Datos básicos	
Responsable del proceso	Dirección de Gestión de Aduanas
Nombre del proyecto de norma	Resolución “Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019”
Objetivo del proyecto de norma	Reforzar la lucha contra la minería ilegal, mediante restricciones más estrictas al ingreso de maquinaria susceptible de ser utilizada en estas actividades; mejorar y simplificar los procedimientos aduaneros, especialmente en clasificación arancelaria, resoluciones anticipadas, exportaciones y certificados de origen; contribuir al aseguramiento del abastecimiento energético mediante nuevas reglas para la importación bajo la modalidad de entregas; corrección de vacíos para posibilitar la legalización de mercancías.
Fecha de publicación del informe	Noviembre de 2026

Descripción de la consulta	
Tiempo total de duración de la consulta:	11 días (calendario)
Fecha de inicio	11 de septiembre de 2026
Fecha de finalización	21 de septiembre de 2026
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.dian.gov.co/normatividad/Proyectosnormas/Proyecto%20Resoluci%C3%B3n%20000000%20de%2011-09-2026.pdf
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	**Página web de la entidad**
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	**Correo Electrónico**: dir_aduanas@dian.gov.co

Resultados de la consulta			
Número de Total de participantes	**64**		
Número total de comentarios recibidos	**64**		
Número de comentarios aceptados	**20**	**%**	

Información Pública Reservada

Número de comentarios no aceptadas	**19**	**%**	
Número total de comentarios aceptados parcialmente	**25**		
Número total de artículos del proyecto	**20**		
Número total de artículos del proyecto con comentarios	**11**	**%**	
Número total de artículos del proyecto modificados	**11**	**%**	

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	14 de septiembre de 2026	Estefania Osorio Betancur Analista de importaciones | Induagro BC S.A.S. importaciones@induretros.com	Estimados Doctores, reciban un cordial saludo. Me dirijo a sus despachos en mi calidad de representante de la empresa **INDUAGRO BC SAS**, identificada con NIT 900923414-1, domiciliada en la ciudad de la Estrella y dedicada a la importación y comercialización legítima de repuestos para maquinaria pesada. Con ocasión de las recientes medidas de control aduanero anunciadas por la Presidencia de la República y la DIAN el pasado 12 de septiembre de 2026, mediante las cuales se restringe el ingreso de maquinaria amarilla y sus partes exclusivamente a las aduanas de Bogotá y Cartagena, acudimos a la Defensoría del Contribuyente para solicitar formalmente su **intermediación, acompañamiento y orientación urgente respecto del alcance de este anuncio**, con el fin de clarificar las acciones y soluciones a aplicar para la mercancía que actualmente tenemos en tránsito marítimo, con base en las siguientes consideraciones: **Consideraciones de Hecho y de Derecho**	Aceptada	En atención a las preocupaciones manifestadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición con un régimen de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción.

Información Pública Reservada

			• **Mercancía en tránsito de buena fe:** Con anterioridad a la expedición de la citada norma, nuestra empresa adquirió legítimamente en China un cargamento de repuestos mecánicos esenciales (clasificados bajo las subpartidas arancelarias 8431.49.00.00 de partes y/o 8408.90.00.00 de motores industriales). • **Imposibilidad material de desvío inmediato:** Dada la naturaleza física del transporte marítimo consolidado global desde Asia, un cambio de puerto en alta mar representa un impacto logístico inviable o conlleva restricciones contractuales por parte de la línea naviera que escapan por completo a nuestro control directo. **Petición Concreta** Amparados en los principios de **seguridad jurídica y confianza legítima**, solicitamos respetuosamente su ayuda para entender con exactitud el alcance de esta medida y definir el procedimiento a seguir con la carga que ya viene en camino, permitiendo de manera prioritaria que pueda arribar a la aduana de Buenaventura originalmente pactada. El objetivo es conocer qué soluciones o alternativas logísticas y normativas podemos aplicar para que, una vez la mercancía esté en puerto, se autorice su traslado mediante la modalidad de **Tránsito Aduanero (DTA) o Cabotaje** hacia el Puerto de Cartagena o a un Depósito Habilitado autorizado en Bogotá,		

Información Pública Reservada

			evitando así la inmovilización, abandono o decomiso de repuestos que son de uso netamente civil y comercial. Quedo muy atento a sus directrices institucionales para proceder correctamente con las declaraciones anticipadas correspondientes y acatar la nueva normativa sin afectar la operación legítima de la empresa.		
2	14 de septiembre de 2026	Asesorías y Trámites A.R. Luis Álvaro Rodriguez asetramites.a.r@hotmail.com	Respetados señores: Leído el proyecto de Resolución del asunto, me permito realizar la siguiente observación a fin de que sea tenida en cuenta y, en consecuencia se modifique el proyecto o la resolución que se expida, incluyendo un articulo que establezca un periodo de transitoriedad para la entrada en Vigencia de la norma: 1. Se debe tener en cuenta que a la fecha de expedición de la Resolución existe maquinaria en los distintos puertos que llegó al territorio aduanero colombiano o a Zonas francas bajo la vigencia de la norma que se pretende modificar. 2. De igual manera, hay maquinaria en tránsito dirigida a puertos que a la fecha se encuentran autorizados. Por lo expuesto resulta necesario regular normativamente esas eventualidades.	Aceptado	En atención a las razones presentadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción.
3	14 de septiembre de 2026	Carlos H. Aragón Trujillo de la División de Fiscalización y Liquidación Tributaria Extensiva de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ibague caragont@dian.gov.co	Respecto del proyecto contenido en el documento Proyecto Resolución 000000 de 11-09-2026, se considera pertinente que la DIAN evalúe la incorporación de medidas específicas de control para la importación de aeronaves efectuadas de manera desagregada, desmontada o por	No aceptado	No se acoge la solicitud por el momento, dado que esa posible restricción no fue objeto de publicación en la página web de la DIAN, por lo que, de incluirse tal prohibición en la resolución, se estaría desconociendo el derecho de la ciudadanía a objetar la medida o a enviar observaciones respecto a la misma, y así mismo, se afectaría la seguridad jurídica. No obstante,

Información Pública Reservada

			partes (BULTOS), cuando estas ingresen al territorio aduanero nacional en diferentes embarques, bultos o unidades de carga, particularmente respecto de las mercancías clasificables en la partida 88.02 y las subpartidas asociadas a aviones y demás aeronaves. La observación encuentra sustento en el mismo criterio que inspira las restricciones propuestas para determinadas mercancías cuya destinación final puede generar riesgos para la seguridad nacional o requerir controles reforzados por parte de las autoridades. En la memoria justificativa del proyecto se resalta expresamente la facultad de la DIAN para establecer medidas de control y restricciones de ingreso por razones de seguridad nacional, así como la necesidad de fortalecer los mecanismos de seguimiento sobre mercancías susceptibles de usos que comprometan el orden público y la seguridad del Estado. En tal sentido, resulta conveniente que la regulación contemple mecanismos que permitan identificar y controlar las operaciones mediante las cuales una aeronave completa ingresa al país fragmentada en múltiples partes o componentes. Si bien cada elemento puede declararse individualmente conforme a la clasificación arancelaria que corresponda, la importación sucesiva o simultánea de fuselajes, alas, sistemas de propulsión, trenes de aterrizaje, mandos de vuelo y demás componentes esenciales puede tener como resultado el ensamblaje de una aeronave operativa dentro del territorio nacional. Por lo anterior, se propone que la DIAN, en coordinación con la autoridad aeronáutica competente, establezca controles especiales para las mercancías		se toma nota de la sugerencia para eventualmente incluirla en un futuro proyecto de resolución.

Información Pública Reservada

			clasificadas en la partida arancelaria 88.02 y para las partes y componentes que permitan la construcción o ensamblaje de aeronaves, exigiendo información sobre: · El destinatario final de los componentes. · El lugar de ensamblaje o integración de la aeronave. · La identificación del propietario o usuario final. · La finalidad o uso previsto del aparato. · La acreditación de las autorizaciones o registros exigidos por la autoridad aeronáutica. · La trazabilidad de las partes importadas hasta su incorporación en una aeronave determinada. De igual manera, podría evaluarse la implementación de declaraciones anticipadas obligatorias o reportes especiales cuando se identifique la importación recurrente de componentes que, en conjunto, constituyan una aeronave completa o conserven las características esenciales de esta. La adopción de estas medidas permitiría fortalecer la trazabilidad y el control aduanero sobre aeronaves que ingresan al país de manera desarmada o por partes, evitando que mecanismos de fragmentación de las operaciones limiten la capacidad de control de las autoridades competentes. Asimismo, contribuiría a garantizar que el ensamblaje y utilización de dichas aeronaves se realice conforme a la normativa aeronáutica vigente y bajo la supervisión de las entidades estatales competentes. Finalmente, se considera que este tipo de control resulta relevante desde la perspectiva de la seguridad nacional, toda		

Información Pública Reservada

			vez que permite ejercer seguimiento efectivo sobre aeronaves susceptibles de ser utilizadas en actividades ilícitas, transporte irregular de mercancías o personas, operaciones no autorizadas en zonas de frontera o territorios de especial interés estratégico, fortaleciendo así los mecanismos de prevención, vigilancia y control del Estado colombiano. Cordialmente,		
4	15 de septiembre de 2026	Juan David Jiménez Barreto de División de la Operación Aduanera de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá jjimenezb1@dian.gov.co	Respetados señores **Dirección de Gestión de Aduanas – DIAN** En atención a la publicación para comentarios del proyecto de resolución "Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019", me permito presentar una observación relacionada con la oportunidad para la presentación del **Certificado al Proveedor – CP** cuando el exportador sea una Sociedad de Comercialización Internacional y la operación corresponda a una exportación definitiva con embarque único y datos provisionales. La inquietud surge a partir de la interpretación adoptada por la DIAN en el **Concepto 006626 int. 746 del 26 de abril de 2026**, en el cual se concluyó que: "19. El certificado al proveedor, al ser documento soporte de la declaración de exportación cuando el exportador sea una Sociedad de Comercialización Internacional, y tratándose de exportaciones cuyo embarque se realice con datos provisionales, podrá acreditarse tanto en la Solicitud de Autorización de Embarque como al momento del embarque de la mercancía".	No aceptado	No se incluirá ninguna disposición que precise las cuestiones señaladas por el usuario en la resolución comentada, toda vez la temática respecto de la cual recae el comentario no fue objeto de publicación en el proyecto publicado el 11 de septiembre de 2026 en la página web de la DIAN, por lo que, de incluirse tal temática en la resolución, se estaría desconociendo el derecho de la ciudadanía a objetar la medida o a enviar observaciones respecto a la misma, y así mismo, se afectaría la seguridad jurídica. No obstante, se toma nota de la sugerencia para un próximo proyecto de resolución.

Información Pública Reservada

			Considero que esta conclusión resulta útil para la operación aduanera; sin embargo, existen algunos aspectos que sería conveniente precisar expresamente en la Resolución 46 de 2019, especialmente teniendo en cuenta las consecuencias sancionatorias que actualmente pueden derivarse de la presentación y expedición del Certificado al Proveedor. **1. Aplicación del parágrafo 1 del artículo 349 del Decreto 1165 de 2019 al Certificado al Proveedor** Dentro del análisis desarrollado en el Concepto 006626 de 2026 se hace referencia al parágrafo 1 del artículo 349 del Decreto 1165 de 2019, según el cual los vistos buenos, autorizaciones o certificaciones previstos en el numeral 2 del mismo artículo, *cuando sean expedidos* por el ICA, el Invima, la DIAN o la entidad que haga sus veces, deben ser presentados por el declarante al momento del embarque de las mercancías. No obstante, en el caso del Certificado al Proveedor existe una particularidad que considero necesario precisar. El CP no es jurídicamente expedido por la DIAN, sino por la **Sociedad de Comercialización Internacional**, aunque su expedición se realice a través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN. En consecuencia, respetuosamente considero pertinente aclarar si, para efectos del parágrafo 1 del artículo 349 del Decreto 1165 de 2019, debe entenderse que el Certificado al Proveedor corresponde a una certificación “expedida por la DIAN”, aun cuando técnicamente sea expedida por la Sociedad de Comercialización Internacional mediante el servicio informático dispuesto por la Entidad.		

Información Pública Reservada

			Esta precisión resulta relevante porque de dicha interpretación se deriva, en buena medida, la posibilidad reconocida doctrinalmente de acreditar el CP hasta el momento del embarque. **2. Relación entre la oportunidad para presentar el CP y las condiciones para su expedición previstas en el artículo 94 de la Resolución 46 de 2019** Adicionalmente, considero necesario armonizar la anterior conclusión con lo establecido en el artículo 94 de la Resolución 46 de 2019, según el cual: "**El certificado al proveedor debe ser expedido por la sociedad de comercialización internacional, al momento en que se reciba la mercancía y se expida por parte del proveedor la factura o documento equivalente en los términos establecidos en la normatividad vigente; siempre que se cumplan en su conjunto las dos condiciones, independiente de cuál de los dos eventos ocurra primero.**" De acuerdo con esta disposición, la obligación de expedir el CP surge cuando concurren conjuntamente dos condiciones: la recepción de la mercancía por parte de la Sociedad de Comercialización Internacional y la expedición de la factura o documento equivalente por parte del proveedor. Por lo tanto, puede presentarse una situación en la cual la SCI haya recibido la mercancía, haya presentado la Solicitud de Autorización de Embarque con datos provisionales y la mercancía se encuentre incluso próxima a ser embarcada, pero el		

Información Pública Reservada

			proveedor todavía no haya expedido la factura correspondiente. En ese supuesto, la Sociedad de Comercialización Internacional todavía no podría expedir válidamente el Certificado al Proveedor, porque no habrían concurrido las dos condiciones expresamente exigidas por el artículo 94. Sin embargo, el Concepto 006626 de 2026 concluye que, en operaciones con datos provisionales, el CP podrá acreditarse en la SAE o al momento del embarque y, además, señala que la estructura normativa presupone que el certificado no puede expedirse después del embarque. Es precisamente en este punto donde considero que existe una situación que merece precisión reglamentaria: **¿cómo debe cumplirse la obligación de presentación del Certificado al Proveedor al momento del embarque cuando para esa fecha todavía no han concurrido las condiciones establecidas en el artículo 94 para que el documento pueda ser expedido?** **3. Incidencia frente al régimen sancionatorio de la Ley 2586 de 2026** La necesidad de esta precisión adquiere mayor relevancia frente al numeral **15.20.2.3 del artículo 15 de la Ley 2586 de 2026**, que establece como conducta sancionable: "**No presentar, o expedir en la forma y condiciones diferentes a las establecidas por la normatividad aduanera y de comercio exterior, los Certificados al Proveedor. La sanción a imponer será de multa equivalente a**		

Información Pública Reservada

			quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT)." La disposición permite distinguir dos conductas: de una parte, **no presentar** el Certificado al Proveedor y, de otra, **expedirlo en forma y condiciones diferentes** a las previstas en la normativa. Respecto de la expedición existe un parámetro reglamentario concreto en el artículo 94 de la Resolución 46 de 2019. Por ejemplo, si para el momento del embarque el proveedor todavía no ha expedido válidamente la factura, la SCI no podría expedir el CP porque aún no se habría configurado una de las condiciones exigidas por el artículo 94. Si posteriormente el proveedor expide la factura y, una vez concurren ambas condiciones, la SCI expide el Certificado al Proveedor, no resulta evidente que se haya incumplido la regla de expedición prevista en dicho artículo. Sin embargo, permanecería la inquietud respecto de la primera conducta prevista en el numeral 15.20.2.3 de la Ley 2586 de 2026, es decir, la consistente en **"no presentar"** el Certificado al Proveedor, pues el Concepto 006626 fija como oportunidad máxima para su acreditación el momento del embarque. En consecuencia, considero importante precisar cuál sería la disposición normativa incumplida y cuál sería la conducta exigible al usuario cuando al momento del embarque todavía no existe jurídicamente la posibilidad de expedir el CP conforme al artículo 94. En particular, considero pertinente aclarar si la expedición y posterior presentación de un Certificado al Proveedor después del embarque, cuando la factura del		

Información Pública Reservada

			proveedor haya sido válidamente expedida con posterioridad y el CP se haya emitido inmediatamente después de cumplirse conjuntamente las condiciones del artículo 94, constituiría la infracción prevista en el numeral 15.20.2.3 de la Ley 2586 de 2026 y, en caso afirmativo, cuál sería específicamente la disposición aduanera que se consideraría incumplida. **4. Propuesta de precisión normativa** Considerando lo anterior, y teniendo en cuenta que el proyecto de resolución actualmente sometido a comentarios tiene entre sus finalidades precisar aspectos procedimentales, facilitar la aplicación uniforme de la normativa y fortalecer la seguridad jurídica, respetuosamente sugiero aprovechar esta modificación para incorporar una regla expresa sobre la oportunidad para presentar el Certificado al Proveedor en estas operaciones. En particular, podría adicionarse un parágrafo al artículo 94 de la Resolución 46 de 2019, o incorporarse la precisión en la disposición que técnicamente se considere más adecuada, en términos similares a los siguientes: **"Parágrafo. Cuando el exportador sea una Sociedad de Comercialización Internacional y la operación corresponda a una exportación definitiva con embarque único y datos provisionales, el Certificado al Proveedor deberá presentarse con la Solicitud de Autorización de Embarque o, a más tardar, al momento del embarque de la mercancía."** Considero que una precisión de esta naturaleza permitiría establecer con claridad la relación entre **la expedición del CP, su presentación ante la**		

Información Pública Reservada

			autoridad aduanera y el momento del embarque, así como delimitar adecuadamente la conducta exigible al usuario frente al régimen sancionatorio previsto en la Ley 2586 de 2026. De igual manera, permitiría que la regla actualmente desarrollada por el Concepto 006626 de 2026 tenga un respaldo reglamentario expreso, evitando que la determinación de la oportunidad para cumplir una obligación cuya inobservancia puede dar lugar a una sanción de 500 UVT dependa exclusivamente de una interpretación doctrinal. Agradezco la atención prestada a la presente observación y su consideración dentro del proceso de revisión del proyecto normative.		
5	15 de septiembre de 2026	TIPSEL S.A.S. Diana Peña Caicedo administracion@tipselsas.com William Angel Bernal tipselsas@tipselsas.com Dario Angel Vargas angelvargas65@hotmail.com Luis Santana Avendaño asesorcontable@tipselsas.com	Señores UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN Dirección de Gestión de Aduanas Bogotá D.C. dir_aduanas@dian.gov.co Asunto: Observaciones al Proyecto de Resolución del 11 de septiembre de 2026 – Solicitud de incorporación de régimen de transición para mercancías embarcadas o en tránsito internacional. Respetados señores: INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y SERVICIOS S.A.S. – TIPSEL S.A.S., identificada con NIT 900.480.183- 2, por intermedio de su representante legal, presenta observaciones al Proyecto de Resolución publicado por la DIAN el 11	Aceptado	En atención a las razones presentadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción.

Información Pública Reservada

			de septiembre de 2026, particularmente respecto de la modificación propuesta al numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. 1. OBJETO DE LA OBSERVACIÓN El artículo 3 del proyecto contempla modificar las restricciones de ingreso aplicables a determinadas mercancías, incluyendo maquinaria clasificada, entre otras, en las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.40.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00 y 8429.59.00.00. TIPSEL S.A.S. comprende y respeta los objetivos de control perseguidos por la Administración Aduanera. Sin embargo, consideramos necesario regular expresamente la situación de las mercancías que, al momento de entrar en vigencia la nueva disposición, ya hayan sido legalmente embarcadas en el exterior y se encuentren en tránsito internacional hacia Colombia, bajo condiciones logísticas y jurídicas definidas con anterioridad. 2. SEGURIDAD JURÍDICA EN MATERIA ADUANERA El parágrafo 2° del artículo 2° de la Ley 1609 de 2013 establece, en aras de garantizar la seguridad jurídica, que los decretos y resoluciones expedidos para el desarrollo o reglamentación de dicha ley entrarán en vigencia, como regla general, en un plazo no menor de quince (15) días comunes ni mayor de noventa (90) días comunes después de su publicación en el Diario Oficial, sin perjuicio de las circunstancias excepcionales previstas por la propia ley.		

Información Pública Reservada

			Esta previsión evidencia la especial relevancia que el ordenamiento jurídico atribuye a la previsibilidad de los cambios regulatorios en materia aduanera y debe armonizarse con los principios de eficiencia, seguridad y facilitación de la cadena logística de las operaciones de comercio exterior. 3. DIRECTRICES DE TÉCNICA NORMATIVA Las directrices generales de técnica normativa aplicables a los actos administrativos de carácter general reconocen la utilidad de las disposiciones transitorias para ordenar el paso de situaciones jurídicas existentes hacia un nuevo régimen normativo. En el presente caso, la existencia de operaciones de transporte internacional ya iniciadas hace aconsejable que el acto definitivo determine de manera expresa el tratamiento de las mercancías embarcadas antes de la entrada en vigencia de la nueva restricción, evitando incertidumbre para importadores y demás operadores de comercio exterior. 4. MERCANCÍAS EMBARCADAS Y EN TRÁNSITO INTERNACIONAL Las operaciones de transporte marítimo internacional se estructuran y contratan con considerable anticipación. Antes del embarque se determinan el puerto de origen, puerto de destino, itinerario, naviera, fletes, documento de transporte, servicios portuarios, agencia de aduanas y demás condiciones de la operación. Una vez la mercancía ha sido efectivamente embarcada y el buque se		

Información Pública Reservada

			encuentra navegando hacia Colombia, modificar el puerto de destino puede resultar materialmente imposible o generar costos extraordinarios, transbordos, modificaciones documentales, demoras y demás afectaciones no atribuibles al importador. Así, puede ocurrir que una mercancía haya sido legalmente embarcada con destino a un puerto habilitado bajo la normatividad vigente al momento del embarque y que, durante su navegación, una modificación posterior restrinja los lugares autorizados para su ingreso. 5. VACÍO QUE PRESENTA EL PROYECTO El proyecto publicado el 11 de septiembre de 2026 contempla una regla general sobre su entrada en vigencia, pero no establece expresamente el tratamiento de las mercancías embarcadas antes de dicha entrada en vigencia y que se encuentren en tránsito internacional hacia Colombia. Esta situación puede generar incertidumbre respecto de operaciones iniciadas legítimamente bajo la regulación vigente. Por ello, consideramos conveniente que el texto definitivo establezca expresamente el tratamiento aplicable a estas operaciones. 6. PROPUESTA DE DISPOSICIÓN TRANSITORIA Respetuosamente proponemos incorporar una disposición del siguiente tenor, o aquella que técnicamente considere más apropiada la Administración:		

Información Pública Reservada

			"ARTÍCULO TRANSITORIO. MERCANCÍAS EMBARCADAS CON ANTERIORIDAD A LA ENTRADA EN VIGENCIA. Las mercancías comprendidas en las restricciones de lugares de ingreso establecidas mediante la presente resolución que, con anterioridad a su entrada en vigencia, hayan sido efectivamente embarcadas en el exterior con destino al territorio aduanero nacional, podrán ingresar por los lugares habilitados conforme a las disposiciones vigentes al momento de su embarque. Para efectos de la aplicación de esta disposición, el importador o declarante deberá acreditar la fecha efectiva de embarque y el puerto de destino mediante el correspondiente documento de transporte y los demás documentos que determine la autoridad aduanera." Subsidiariamente, solicitamos evaluar que el régimen transitorio comprenda operaciones respecto de las cuales, antes de la entrada en vigencia de la nueva regulación, se haya expedido el documento de transporte, se haya producido el embarque efectivo o se haya presentado y aceptado la declaración anticipada de importación, según corresponda. 7. LA TRANSICIÓN NO DESCONOCE LOS OBJETIVOS DE CONTROL La disposición propuesta no pretende sustraer mercancías de los controles aduaneros ni desconocer las finalidades perseguidas por la DIAN. Las mercancías continuarían sometidas a las obligaciones, controles, inspecciones, documentos		

Información Pública Reservada

			soporte, requisitos ambientales y demás exigencias legales aplicables. La transición únicamente diferenciaría entre nuevas operaciones iniciadas después de la entrada en vigencia de la resolución y operaciones previamente iniciadas con mercancías efectivamente embarcadas bajo la normativa vigente al momento de su embarque. 8. SOLICITUD Por las anteriores consideraciones, INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y SERVICIOS S.A.S. – TIPSEL S.A.S. respetuosamente solicita a la DIAN: PRIMERO. Incorporar en el texto definitivo una disposición transitoria que determine expresamente el tratamiento de las mercancías efectivamente embarcadas en el exterior antes de la entrada en vigencia de la nueva regulación. SEGUNDO. Permitir que dichas mercancías puedan culminar su operación de importación por los lugares habilitados conforme a la normativa vigente al momento de su embarque, previa acreditación documental. TERCERO. Subsidiariamente, establecer criterios objetivos y verificables —tales como fecha de embarque, expedición del documento de transporte o presentación y aceptación de la declaración anticipada— para determinar cuáles operaciones en curso quedan sometidas al régimen anterior. CUARTO. Precisar expresamente la forma en que las nuevas restricciones de lugares de ingreso se aplicarán a mercancías que se encuentren en tránsito internacional al		

Información Pública Reservada

			momento de entrada en vigencia de la resolución. Consideramos que esta solicitud es compatible con los objetivos de control de la Administración Aduanera y contribuye a garantizar seguridad jurídica, buena fe, eficiencia, seguridad y facilitación de la cadena logística de comercio exterior. Agradecemos la atención prestada y solicitamos que la presente observación sea evaluada dentro del proceso de consulta pública y consolidación del texto definitivo de la resolución. Agradecemos su respuesta al email tipselsas@tipselsas.com o a la dirección km 19 Vía Bogotá – Madrid, oficina 219 Parque Industrial San Jorge Mosquera – Cundinamarca. Cordialmente,		
6	15 de septiembre de 2026	Saide Segrera - G3 sesegrera@g3colombia.com.co	Señores Dirección de Gestión de Aduanas Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN Cordial saludo. En atención a la publicación para comentarios del proyecto de resolución "Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019", y dentro del término habilitado para el efecto (11 al 21 de septiembre de 2026), me permito presentar las siguientes observaciones y solicitudes de aclaración: **1. Sobre el artículo 3 del proyecto (modificación del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 – restricción de puertos para maquinaria y sus partes)**	Aceptado parcialmente	En respuesta a la pregunta 1 a) y b), se precisa que la definición de importación prevista en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional cumpliendo con los términos y condiciones previstos en el presente decreto, por lo que los tránsitos proceden en la medida que la norma aduanera lo permita. En respuesta a la pregunta 1, literal c), se informa que en atención a esta pregunta y a otras observaciones presentadas por otros ciudadanos, se incluirá un artículo para establecer un régimen de transición para aquellas maquinas o partes de máquinas que hayan sido embarcadas al momento de entrada en vigencia de la resolución. Ello, en aras de garantizar la seguridad jurídica y en aplicación del principio de presunción de buena fe. En atención a la pregunta 2, se informa que no podrá rescatarse la mercancía que se encuentre en causal de aprehensión por no haber sido presentada a la autoridad aduanera. Ello, por cuanto la Ley 2586 de 2026 es una norma de mayor jerarquía que la

Información Pública Reservada

			Se solicita precisar el alcance de la restricción allí prevista: a) ¿Se limita al lugar físico de arribo/descargue de la mercancía (ingreso), o implica también la obligación de tramitar y obtener el levante (nacionalización) dentro de la jurisdicción de esas mismas Direcciones Seccionales (Cartagena y Riohacha para la maquinaria; Cartagena, Bogotá – Aeropuerto El Dorado y Riohacha para las partes)? b) En caso de que la restricción se limite al arribo, ¿es procedente trasladar la carga a otra jurisdicción aduanera para su nacionalización mediante Declaración de Tránsito Aduanero (DTA, artículo 432 y siguientes del Decreto 1165 de 2019) o bajo la modalidad de transporte multimodal a través de un Operador de Transporte Multimodal (OTM, artículos 3° y 450 a 453 del mismo decreto)? c) ¿Se contempla un régimen de transición para la carga que, a la fecha de entrada en vigencia de la resolución, ya se encuentre embarcada con destino a los puertos actualmente habilitados que la norma elimina (Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta y Puerto Bolívar)? Puntualmente, ¿se tomará la fecha del conocimiento de embarque (Bill of Lading) como fecha de corte para exonerar esa carga de la nueva restricción, en línea con el parágrafo transitorio que ya se incorporó al mismo artículo 125 mediante la Resolución 0001 de 2024 para el caso de textiles?		Resolución 46 de 2019, por lo que no podría la DIAN desconocer lo establecido en el parágrafo 5 del artículo 29 de la Ley 2586 de 2026 que excluye expresamente de la posibilidad de subsanación a las mercancías no presentadas o que no acrediten el cumplimiento de restricciones legales o administrativas (permisos, vistos buenos, registros sanitarios, licencias, etc.). No obstante, en virtud a este comentario, se ajustará el texto del artículo 301-1 para garantizar la coherencia de la Resolución 46 de 2019 con la Ley 2586 de 2019. En relación con la pregunta 3, se responde que las denuncias a las que hace referencia el parágrafo 3 del artículo 325 de la Resolución 46 de 2019 no son denuncias que deban presentarse en Colombia, sino en el país donde se perdió el certificado de origen. El objetivo de la modificación de ese parágrafo es aclarar que la denuncia solo es requerida cuando en el país donde se dio la pérdida, se exige la denuncia; de manera que cuando tal denuncia **no** es requerida en el otro país, la DIAN no puede requerirla. Así las cosas, y conforme el artículo 30 del Decreto 19 de 2012 en Colombia no se exige denuncia por tanto no deben presentarla.

Información Pública Reservada

			2. Sobre el artículo 9 del proyecto (adición del artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019 – porcentajes de rescate) Respecto del numeral ii) del artículo 301-1, que fija un rescate del 50% cuando la legalización se presente con ocasión de lo previsto en el parágrafo 5 del artículo 29 de la Ley 2586 de 2026, "en cualquier etapa del proceso para imponer la sanción por no poderse aprehender la mercancía": ¿debe entenderse que toda la carga puede legalizarse pagando ese rescate sin importar la causal de aprehensión configurada? Se solicita esta aclaración porque el propio parágrafo 5 del artículo 29 de la Ley 2586 de 2026 excluye expresamente de esa posibilidad de subsanación a las mercancías no presentadas o que no acrediten el cumplimiento de restricciones legales o administrativas (permisos, vistos buenos, registros sanitarios, licencias, etc.), y el parágrafo del propio artículo 301-1 condiciona el rescate al "previo cumplimiento de los requisitos asociados a las restricciones legales o administrativas, si a ello hubiere lugar". Se solicita precisar si el numeral ii) debe leerse en armonía con esa excepción legal, de modo que la mercancía que no acredite las restricciones legales o administrativas aplicables seguiría sin poder rescatarse, para evitar interpretaciones contradictorias entre la resolución y la ley. **3. Sobre el artículo 14 del proyecto (modificación del parágrafo 3 del artículo 325 de la Resolución 46 de 2019 – denuncia por pérdida del certificado de origen físico)**		

Información Pública Reservada

			Para las pérdidas ocurridas en Colombia, se solicita precisar ante qué entidad debe presentarse la "denuncia respectiva" allí exigida, teniendo en cuenta que la Policía Nacional ya no recibe denuncias por pérdida de documentos, en aplicación del artículo 30 del Decreto 19 de 2012 ("Decreto Antitrámites"), que eliminó dicho requisito y dispuso que basta la afirmación del peticionario bajo la gravedad del juramento. Se solicita que la resolución identifique expresamente el mecanismo aplicable en Colombia (por ejemplo, declaración extraproceso o declaración jurada ante notario, o ante la misma Dirección Seccional que expidió el certificado), para no generar un vacío práctico al exigir un trámite que la autoridad que tradicionalmente lo recibía ya no expide para este tipo de pérdidas. Agradezco la atención y quedo atenta a sus comentarios. Cordialmente		
7	15 de septiembre de 2026	Subdirección de Operación Aduanera Sub_Operacion_aduanera@dian.gov.co	Doctora **SONIA XIMENA ROJAS ARDILA** Directora de Gestión de Aduanas (A) dir_aduanas@dian.gov.co **Asunto:** Traslado respuesta del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo sobre el alcance del módulo SIIS de la VUCE y propuesta normativa modificatoria del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019 Cordial saludo, doctora Sonia Ximena: De manera atenta se traslada a esa Dirección la respuesta remitida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo – MINCIT, relativa a la modificación normativa del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, sobre el alcance del módulo Sistema Integrado de	Aceptado parcialmente	Teniendo en cuenta que el objetivo de la adición del parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019 es facilitar el comercio exterior, incentivando el uso del Sistema Integrado de Inspección Simultánea – SIIS de la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE para coordinar las inspecciones de las distintas autoridades de control, exigiendo la presentación de una planilla de traslado, que es el documento que permite coordinar las inspecciones en dicho servicio informático, y que para exigir dicho documento es necesario la presentación de una Solicitud de Autorización de Embarque antes de la entrada al lugar de embarque; se acoge la propuesta de extender la medida a las jurisdicciones aduaneras de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, en tanto dicho Sistema también está habilitado para esas jurisdicciones. En cuanto al comentario del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, según el cual "(…*) la limitación para el adecuado funcionamiento del módulo SIIS*

Información Pública Reservada

			Inspección Simultánea – SIIS de la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE, con el fin de que sea tenida en cuenta dentro del análisis de los comentarios al proyecto de resolución actualmente publicado, y se evalúe la pertinencia de extender la medida allí prevista también para las jurisdicciones de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura en las que dicho módulo se encuentra habilitado, de acuerdo con lo manifestado por el Ministerio en el correo adjunto al presente. El asunto tiene origen en los comentarios formulados por el MINCIT el 16 de octubre de 2025 al proyecto de resolución que modificaba algunos artículos de la Resolución 46 de 2019 para la zona de Urabá, mediante los cuales solicitó modificar el numeral 4 del artículo 385, de modo que la excepción para las exportaciones de café, azúcar y banano opere únicamente cuando dichas operaciones no tengan alcance en el módulo SIIS, y derogar el numeral 5 del mismo artículo. En atención a la solicitud contenida en el correo 100202210-4724 del 23 de octubre de 2025, esta Subdirección informó mediante correo 100210163-0337 del 6 de febrero de 2026 que es viable solicitar un desarrollo informático con alcance nacional, parametrizable con base en criterios objetivos tales como el modo de transporte, las subpartidas arancelarias involucradas y los tipos de carga con alcance en el módulo SIIS, una vez se expida el acto administrativo correspondiente, razón por la cual, mediante correo 100210163-1524 del 19 de mayo de 2026, se remitió el proyecto de resolución y la versión preliminar de la memoria justificativa, frente a los cuales esa Dirección formuló observaciones a través del correo 100202210-2333 del 21		*VUCE no radica en el momento de presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque, sino en la ausencia de la planilla de traslado, documento sobre el cual las terminales portuarias registran el aviso de ingreso, por lo que en las jurisdicciones donde el SIIS está habilitado resulta conveniente priorizar su uso para la gestión de las solicitudes de inspección, evitando la coexistencia de procedimientos manuales y electrónicos para un mismo proceso*", se informa que eso es claro para la DIAN, pero debe hacerse mención a la Solicitud de Autorización de Embarque antes de la entrada al lugar de embarque ya que si este documento no es exigido en esa oportunidad, no se puede exigir la planilla de traslado. Finalmente, frente a la inquietud relativa al café, se informa que se desiste de la eliminación de la excepción para el café, pues como lo indicó la Federación Nacional de Cafeteros al comentar el proyecto de resolución, la excepción actualmente prevista para las exportaciones de café no responde únicamente a una particularidad logística, sino a la necesidad de articular el procedimiento aduanero con los controles que la Federación Nacional de Cafeteros debe ejercer en cumplimiento de la normativa cafetera y aduanera, ya que dichos controles deben realizarse en los lugares habilitados para la exportación de café y deben surtirse antes de la presentación formal de la Solicitud de Autorización de Embarque —SAE—, lo que implica que para el café no puede haber planilla de traslado que sirva para coordinar inspecciones en el SIIS.

Información Pública Reservada

			de mayo de 2026 y solicitó verificar con el MINCIT el estado de habilitación del SIIS para café, banano y azúcar. Dicha consulta se elevó mediante correo 100210163-1581 del 25 de mayo de 2026 y fue atendida el 5 de agosto de 2026, oportunidad en la que el MINCIT precisó que el módulo SIIS se encuentra habilitado en las jurisdicciones de *"Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y la subregión de Urabá"*, y que entre enero de 2025 y junio de 2026 se gestionaron un total de 3.028 solicitudes de inspección para exportaciones, así: de café (286), banano (1.255) y azúcar (1.487), lo que evidencia que un número importante de estas operaciones ya se tramita a través de la plataforma, aclarando además que las observaciones presentadas en la Sesión 80 correspondieron a oportunidades de mejora identificadas durante la operación del sistema, ya atendidas conjuntamente por el Ministerio, la DIAN, las demás autoridades de control y el sector privado. Indican igualmente que la limitación para el adecuado funcionamiento del módulo SIIS VUCE no radica en el momento de presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque, sino en la ausencia de la planilla de traslado, documento sobre el cual las terminales portuarias registran el aviso de ingreso, por lo que en las jurisdicciones donde el SIIS está habilitado resulta conveniente priorizar su uso para la gestión de las solicitudes de inspección, evitando la coexistencia de procedimientos manuales y electrónicos para un mismo proceso. Se anexa la comunicación remitida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con los correos antecedentes, para que por parte de esa Dirección se		

Información Pública Reservada

			evalúe la posibilidad de acoger o no la propuesta planteada. Por otra parte, pero también relacionada con la misma modificación normativa al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, esta Subdirección en relación con el artículo 19 del proyecto de resolución publicado: *Artículo 19. Adición del parágrafo 3 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019. Adiciónese el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, así: «Parágrafo 3. A las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá no les aplica la excepción prevista en el numeral 4 del presente artículo.»* Tiene una inquietud frente a las exportaciones de café, dado que dentro de los lugares de exportación habilitados para este producto en el artículo 416 del Decreto 1165 de 2019 y 138 de la Resolución 46 de 2019 no se encuentra alguno que se ubique en la jurisdicción de la DSIA de Urabá; lo anterior, sin perjuicio de que la Subdirección de Registro y Control Aduanero de la DIAN, mediante resolución, y previo concepto de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, hubiera habilitado lugar en la mencionada jurisdicción, de conformidad con lo previsto en el parágrafo 1 del artículo 138 de la Resolución 46 de 2019, situación de la cual no tiene conocimiento este despacho, y tampoco se observa en los lugares habilitados para la exportación de café con corte a la fecha, que se encuentran publicados en el enlace Usuarios Aduaneros (dian.gov.co). Sin embargo, si hasta el momento la Subdirección de Registro y Control		

Información Pública Reservada

			Aduanero no ha emitido la resolución de habilitación correspondiente, se solicita realizar la precisión pertinente en la disposición propuesta. Xxxxxxxxxxxxxxxxx Doctor Argemiro Franco Múnera afrancom@dian.gov.co Subdirector de Operación Aduanera Dirección de Gestión de Aduanas Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN Respetado Subdirector, En atención a la comunicación mediante la cual se solicita precisar el alcance funcional del módulo **Sistema Integrado de Inspección Simultánea (SIIS)** de la **Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)**, así como emitir observaciones frente a la propuesta de modificación del numeral 4 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, este Ministerio se permite manifestar lo siguiente: 1. **Consideraciones generales** La política de facilitación del comercio liderada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ha orientado sus esfuerzos en el fortalecimiento de la interoperabilidad entre las entidades de control, mediante herramientas tecnológicas que promueven la eficiencia operativa, la transparencia, la coordinación institucional y la trazabilidad de las operaciones de comercio exterior. En este contexto, el módulo **SIIS–VUCE** constituye la principal herramienta para la sistematización de operaciones de la política de facilitación del comercio, teniendo en cuenta que es una plataforma		

Información Pública Reservada

			creada para la gestión y coordinación de las inspecciones simultáneas de las exportaciones, lo cual ha permitido que las operaciones que son alcance del sistema permiten una programación coordinada así como la actuación conjunta de las autoridades competentes, permitiendo optimizar los tiempos de inspección, reducir la manipulación de la carga y fortalecer la trazabilidad de todo el proceso de exportación. 2. **Operaciones que actualmente no hacen parte del alcance funcional del SIIS para operaciones marítimas** Actualmente, las siguientes operaciones presentan limitaciones funcionales que impiden su gestión a través del módulo SIIS–VUCE: • **Carga consolidada por varias agencias de aduanas** El SIIS consulta la información de la **Solicitud de Autorización de Embarque (SAE)** mediante servicios web con el aplicativo MUISCA de la DIAN. Sin embargo, la funcionalidad vigente únicamente permite asociar las SAE correspondientes al NIT del declarante autenticado en el sistema. En consecuencia, un mismo usuario solo puede gestionar las SAE presentadas por la empresa o agencia de aduanas que efectuó la declaración de exportación, por lo que no es posible tramitar en una misma solicitud de inspección operaciones consolidadas que involucren SAE presentadas por diferentes declarantes. • **Mercancía ubicada en lugar de embarque** Estas operaciones no requieren la elaboración de una planilla de traslado en		

Información Pública Reservada

			MUISCA. En consecuencia, no se genera el aviso de ingreso que constituye una de las actuaciones de la terminal necesarias para que el SIIS continúe el flujo de la solicitud de inspección, impidiendo su gestión a través de la plataforma. • **Llenados en zona primaria** Estas operaciones no hacen parte del alcance del SIIS, debido a que la Solicitud de Autorización de Embarque es presentada en lugar de embarque una vez finalizado el proceso de llenado, lo cual impide adelantar la programación de las inspecciones mediante el sistema. • **Contenedores vacíos** No hacen parte del alcance del SIIS, por cuanto este tipo de operaciones no requiere la coordinación de inspecciones entre las entidades de control. • **Reembarque** Si bien las operaciones de reembarque pueden requerir la presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE), para los casos en que el usuario deba presentarla estas operaciones son alcance de SIIS. • **Mercancía suelta (carga a granel)** Las operaciones de exportación correspondientes a mercancías a granel, tales como café, carbón, cemento, azúcar, arroz, petróleo, entre otras, actualmente no pueden ser gestionadas a través del módulo SIIS–VUCE, debido a que las Solicitudes de Autorización de Embarque (SAE) asociadas a este tipo de operaciones no son transmitidas al sistema mediante los servicios de interoperabilidad establecidos con la DIAN, por no encontrarse comprendidas dentro del alcance del Convenio		

Información Pública Reservada

			Interadministrativo vigente entre ambas entidades. En consecuencia, es imposible su asociación y, por ende, la radicación y gestión de las solicitudes de inspección a través de esta plataforma. Adicionalmente, este tipo de operaciones presenta particularidades logísticas propias de la carga a granel que dificultan la coordinación de inspecciones simultáneas entre las autoridades de control. No obstante, las limitaciones funcionales descritas anteriormente, es importante precisar que el módulo SIIS–VUCE ha permitido la gestión de solicitudes de inspección para operaciones de exportación de café, banano y azúcar, facilitando la programación de inspecciones simultáneas por parte de las autoridades de control y garantizando la trazabilidad de dichas operaciones durante su proceso de exportación. Entre enero de 2025 y junio de 2026 se gestionaron las siguientes solicitudes de inspección: □ **Tipo de carga** / **enero 2025 – junio 2026** **Café** / 286 **Banano** / 1.255 **Azúcar** / 1.487 Estas cifras evidencian que un número importante de operaciones de exportación de estos productos ya se gestiona exitosamente mediante el SIIS. Ello demuestra que, cuando la SAE es presentada antes del ingreso de la mercancía a la terminal portuaria y la operación cumple las condiciones funcionales y logísticas requeridas, la		

Información Pública Reservada

			solicitud de inspección puede tramitarse a través de la plataforma. En estos casos, el sistema permite conocer de manera anticipada la selectividad determinada por las autoridades de control y realizar el seguimiento a la programación de las inspecciones, incluyendo la fecha, hora y lugar de su ejecución, fortaleciendo la trazabilidad y la coordinación interinstitucional. 3. **Sobre la propuesta de modificación normativa** Respecto a la posibilidad de mantener la presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque en el lugar de embarque para mercancías como banano, café y azúcar, este Ministerio considera que, en las jurisdicciones donde el SIIS se encuentra habilitado (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y la subregión de Urabá), resulta conveniente priorizar el uso de esta plataforma como mecanismo para la gestión de las solicitudes de inspección. Lo anterior, favorece la estandarización de los procedimientos, fortalece la trazabilidad de las operaciones y consolida el proceso de sistematización del comercio exterior, evitando la coexistencia de procedimientos manuales y electrónicos para un mismo proceso. No obstante, el adecuado funcionamiento del modelo de inspección simultánea depende igualmente del cumplimiento de las condiciones operativas de la cadena logística, como la presentación de planilla de traslado, excepción establecida en el artículo 385 de la Resolución 46 de 2019. En particular, es indispensable que la mercancía ingrese oportunamente a la		

Información Pública Reservada

			terminal portuaria, de manera que las autoridades cuenten con el tiempo necesario para programar y ejecutar las inspecciones dentro de los plazos establecidos. El ingreso extemporáneo de la carga limita la programación de las inspecciones, sin que ello corresponda a una limitación funcional del SIIS. 4. **Estado de habilitación del SIIS para las exportaciones de banano, café y azúcar** Las observaciones recibidas durante la Sesión No. 80 del Comité de Facilitación del Comercio del 13 de mayo de 2026, correspondieron a oportunidades de mejora identificadas durante la operación del sistema. Dichas observaciones han sido atendidas conjuntamente por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la DIAN, las demás autoridades de control y los actores del sector privado, como parte del proceso de fortalecimiento continuo de la plataforma. En consecuencia, a lo expuesto en los 4 numerales del presente oficio, este Ministerio considera que la modificación normativa propuesta representa una oportunidad para consolidar el SIIS–VUCE como el mecanismo para la gestión de las inspecciones de exportación en las operaciones comprendidas dentro de su alcance funcional, fortaleciendo la interoperabilidad, la trazabilidad, la coordinación entre las entidades de control y la facilitación del comercio. Finalmente, en consecuencia, la limitación para el correcto funcionamiento del Sistema de Inspección Simultánea - SIIS, no radica en el momento de la presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque - SAE, sino en la falta de presentación de la planilla de		

Información Pública Reservada

			traslado sobre la cual los puertos registran el aviso de ingreso. Agradecemos su atención y quedamos atentas a sus comentarios. Cordialmente,		
8	16 de septiembre de 2026	Juan Campo jcampo@integracionlogistica.com	Buenos días, En relación con la propuesta de modificación de la Resolución 46 de 2019, agradecemos su colaboración aclarando las siguientes inquietudes relacionadas con la importación de maquinaria regulada por dicha resolución: 1. **Operación actualmente en curso – Puerto de Buenaventura** Actualmente tenemos tres (3) máquinas excavadoras de origen Japón, reguladas por la Resolución 46 de 2019, cuyo proceso de importación ya se encuentra en curso. Para estas tres unidades: • El trámite correspondiente ya fue radicado ante la ANLA. • La reserva (booking) con la línea naviera fue solicitada desde el 28 de agosto de 2026. • El espacio en el buque fue confirmado por la línea naviera. • La salida está programada para el 27 de septiembre de 2026. • Las tres unidades ya fueron ingresadas y despachadas dentro de sus respectivos contenedores. • La llegada al puerto de Buenaventura está prevista para el 2 de noviembre de 2026.	Aceptado parcialmente	Teniendo en cuenta la situación expuesta por el usuario en el primer punto del documento, así como las razones presentadas por otros usuarios aduaneros sobre la necesidad de una norma que reglamente cómo se va a hacer la transición entre la norma anterior a la presente resolución y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción. En relación con el segundo punto del documento, se informa que las mercancías que para el momento de entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen y que estén destinadas al puerto de Buenaventura pueden entrar por dicha jurisdicción y luego ser trasladadas a la jurisdicción de la Dirección de Aduanas de Cartagena a través de una operación del régimen de tránsito. Sin embargo, a partir de la entrada en vigencia de la resolución, las mercancías que se embarquen con posterioridad a ese hecho solo podrán ingresar por Cartagena, Bogotá, Santa Marta o Riohacha. En consecuencia, cuando la mercancía arribe al TAN y sea embarcada luego de entrada en vigencia de la resolución con destino a Buenaventura debe ser objeto de aprehensión en virtud del numeral 1 del artículo 26 de la Ley 2586 de 2026, por ingresar por lugar no habilitado, incluso si se pretende enviarla a una zona franca. Respecto a la tercera pregunta, se informa que no es necesario nacionalizar en las jurisdicciones de ingreso, pues el texto del numeral 5 solo exige que el ingreso se dé por Cartagena, Bogotá o Riohacha, pero no habla de importación o nacionalización, como sucede, por ejemplo, en el numeral 1 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019.

Información Pública Reservada

			Teniendo en cuenta que esta operación fue iniciada y coordinada con anterioridad a la modificación propuesta, agradecemos confirmar si estas tres unidades pueden continuar con el proceso inicialmente previsto, ingresando al país y realizando su nacionalización por el puerto de Buenaventura. 2. **Ingreso por Buenaventura y continuación de viaje hacia Zona Franca de Cartagena** Para esta operación y/o para futuras importaciones de maquinaria regulada por la Resolución 46 de 2019, agradecemos confirmar si es permitido realizar el ingreso de los equipos por el puerto de Buenaventura y posteriormente efectuar su traslado, bajo la modalidad de continuación de viaje (OTM o DTA), hacia una Zona Franca ubicada en Cartagena. En caso de ser permitido, agradecemos indicar si existe alguna condición o requisito particular que deba cumplirse para realizar dicho traslado. 3. **Ingreso por puerto de Cartagena y traslado a Zona Franca** En el caso de maquinaria regulada por la Resolución 46 de 2019 que ingrese directamente por el puerto de Cartagena, agradecemos aclarar si es obligatorio realizar la nacionalización en el puerto de ingreso o si, por el contrario, es posible trasladar la mercancía bajo el régimen correspondiente a una Zona Franca de Cartagena o a una Zona Franca ubicada en sus alrededores, para posteriormente efectuar allí el proceso de nacionalización. 4. **Equipos con motores de potencia inferior a 19 kW y cabina abierta**		Finalmente, en relación con la última pregunta, se informa que la medida también sería aplicable a los equipos con motores de potencia inferior a 19 kW y de cabina abierta clasificables en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.40.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8430.31.00.00, 8430.39.00.00, 8430.41.00.00, 8430.49.00.00, 8430.50.00.00, 8430.61.10.00, 8430.61.90.00 y 8905.10.00.00, pues la norma no está haciendo una diferenciación, en tanto, para dar un tratamiento diferencial a productos que se agrupan bajo una misma subpartida, sería necesario desdoblar las subpartidas para diferenciar las maquinas con mayor o menos potencia, y tal acción requiere de la autorización del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, así como de un decreto. Además, porque incluso las maquinas con potencia menor a 19 kW son usadas en minería ilegal.

Información Pública Reservada

			Finalmente, agradecemos aclarar el tratamiento aplicable a los equipos regulados por la Resolución 46 de 2019 que cuentan con motores de potencia inferior a 19 kW y son de cabina abierta. Para este tipo de equipos, ¿también sería obligatorio realizar la importación exclusivamente a través del puerto de Cartagena, o por sus características y/o excepciones aplicables pueden continuar siendo importados y nacionalizados a través de otros puertos o Zonas Francas del país? Agradecemos mucho su orientación, especialmente frente al primer punto, teniendo en cuenta que corresponde a una operación que ya se encuentra en curso y cuya logística internacional fue contratada y confirmada con anterioridad. Quedamos atentos a sus comentarios y a cualquier requisito adicional que debamos considerar para estas operaciones. Cordialmente,		
9	16 de septiembre de 2026	Alberto Madrid amadrid@sobreorugas.co	Buenos días, En relación con la propuesta de modificación de la Resolución 46 de 2019, agradecemos su colaboración aclarando las siguientes inquietudes relacionadas con la importación de maquinaria regulada por dicha resolución: 1. **Operación actualmente en curso – Puerto de Buenaventura** Actualmente tenemos tres (3) máquinas excavadoras de origen Japón, reguladas por la Resolución 46 de 2019, cuyo proceso de importación ya se encuentra en curso. Para estas tres unidades:	Aceptado parcialmente	Teniendo en cuenta la situación expuesta por el usuario en el primer punto del documento, así como las razones presentadas por otros usuarios aduaneros sobre la necesidad de una norma que reglamente cómo se va a hacer la transición entre la norma anterior a la presente resolución y la presente resolución, en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción. En relación con el segundo punto del documento, se informa que las mercancías que para el momento de entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen y que estén destinadas al puerto de Buenaventura pueden entrar por dicha jurisdicción y luego ser trasladadas a la jurisdicción de la Dirección de Aduanas de Cartagena a través de una operación del régimen de tránsito. Sin embargo, a partir de la

Información Pública Reservada

			• El trámite correspondiente ya fue radicado ante la ANLA. • La reserva (booking) con la línea naviera fue solicitada desde el 28 de agosto de 2026. • El espacio en el buque fue confirmado por la línea naviera. • La salida está programada para el 27 de septiembre de 2026. • Las tres unidades ya fueron ingresadas y despachadas dentro de sus respectivos contenedores. • La llegada al puerto de Buenaventura está prevista para el 2 de noviembre de 2026. Teniendo en cuenta que esta operación fue iniciada y coordinada con anterioridad a la modificación propuesta, agradecemos confirmar si estas tres unidades pueden continuar con el proceso inicialmente previsto, ingresando al país y realizando su nacionalización por el puerto de Buenaventura. 2. **Ingreso por Buenaventura y continuación de viaje hacia Zona Franca de Cartagena** Para esta operación y/o para futuras importaciones de maquinaria regulada por la Resolución 46 de 2019, agradecemos confirmar si es permitido realizar el ingreso de los equipos por el puerto de Buenaventura y posteriormente efectuar su traslado, bajo la modalidad de continuación de viaje (OTM o DTA), hacia una Zona Franca ubicada en Cartagena. En caso de ser permitido, agradecemos indicar si existe alguna condición o requisito particular que deba cumplirse para realizar dicho traslado.		entrada en vigencia de la resolución, las mercancías que se embarquen con posterioridad a ese hecho solo podrán ingresar por Cartagena, Bogotá, Santa Marta o Riohacha. En consecuencia, cuando la mercancía arribe al TAN y sea embarcada luego de entrada en vigencia de la resolución con destino a Buenaventura debe ser objeto de aprehensión en virtud del numeral 1 del artículo 26 de la Ley 2586 de 2026, por ingresar por lugar no habilitado, incluso si se pretende enviarla a una zona franca. Respecto a la tercera pregunta, se informa que no es necesario nacionalizar en las jurisdicciones de ingreso, pues el texto del numeral 5 solo exige que el ingreso se dé por Cartagena, Bogotá, Santa Marta, o Riohacha, pero no habla de importación o nacionalización. Finalmente, en relación con la última pregunta, se informa que la medida también sería aplicable a los equipos con motores de potencia inferior a 19 kW y de cabina abierta clasificables en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.40.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8430.31.00.00, 8430.39.00.00, 8430.41.00.00, 8430.49.00.00, 8430.50.00.00, 8430.61.10.00, 8430.61.90.00 y 8905.10.00.00, pues la norma no está haciendo una diferenciación, en tanto, para dar un tratamiento diferencial a productos que se agrupan bajo una misma subpartida, sería necesario desdoblar las subpartidas para diferenciar las máquinas con mayor o menos potencia, y tal acción requiere de la autorización del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, así como de un decreto. Además, porque incluso las máquinas con potencia menor a 19 kW son usadas en minería ilegal.

Información Pública Reservada

			3. **Ingreso por puerto de Cartagena y traslado a Zona Franca** En el caso de maquinaria regulada por la Resolución 46 de 2019 que ingrese directamente por el puerto de Cartagena, agradecemos aclarar si es obligatorio realizar la nacionalización en el puerto de ingreso o si, por el contrario, es posible trasladar la mercancía bajo el régimen correspondiente a una Zona Franca de Cartagena o a una Zona Franca ubicada en sus alrededores, para posteriormente efectuar allí el proceso de nacionalización. 4. **Equipos con motores de potencia inferior a 19 kW y cabina abierta** Finalmente, agradecemos aclarar el tratamiento aplicable a los equipos regulados por la Resolución 46 de 2019 que cuentan con motores de potencia inferior a 19 kW y son de cabina abierta. Para este tipo de equipos, ¿también sería obligatorio realizar la importación exclusivamente a través del puerto de Cartagena, o por sus características y/o excepciones aplicables pueden continuar siendo importados y nacionalizados a través de otros puertos o Zonas Francas del país? Agradecemos mucho su orientación, especialmente frente al primer punto, teniendo en cuenta que corresponde a una operación que ya se encuentra en curso y cuya logística internacional fue contratada y confirmada con anterioridad. Quedamos atentos a sus comentarios y a cualquier requisito adicional que debamos considerar para estas operaciones. Cordialmente,		
10	18 de septiembre de 2026	Maria Paulina Flórez Cano Representante Lega	**Asunto**: Observaciones jurídicas, técnicas y económicas al artículo 3 del proyecto de	Aceptado parcialmente	En respuesta a la carta y a las solicitudes principales y subsidiarias**,** es importante tener en cuenta que con

Información Pública Reservada

		Juan Sebastián García Jefe Jurídico Partequipos Maquinaria S.A.S. jefejuridica@partequipos.com	resolución que modifica la Resolución 46 de 2019, restricción de lugares de ingreso para maquinaria y sus partes. Solicitud de calibración por riesgo, preservación del tratamiento OEA y transición suficiente. **PARTEQUIPOS MAQUINARIA S.A.S.,** importador y distribuidor formal de maquinaria pesada y Operador Económico Autorizado (OEA), formula observaciones al artículo 3 del proyecto sometido a comentarios. Según el texto publicado, la disposición limitaría el ingreso de las subpartidas allí señaladas a los puertos ubicados en las jurisdicciones de Cartagena y Riohacha y excluiría, entre otros, Buenaventura, actualmente previsto como lugar habilitado en el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. La compañía comparte plenamente la finalidad de prevenir las actividades ilegales y reconoce la competencia de la DIAN para adoptar controles reforzados. Esta observación no plantea que la restricción sea ilegal por el solo hecho de imponer cargas. Su alcance es más preciso: una exclusión geográfica uniforme puede resultar desproporcionada para operadores previamente calificados como de bajo riesgo si el expediente no demuestra (i) un riesgo diferencial atribuible al puerto excluido; (ii) la eficacia de la medida; (iii) la insuficiencia de alternativas igualmente eficaces y menos gravosas; y (iv) una relación razonable entre el beneficio de control y los costos que se trasladan a operadores cumplidos. **1. Consideraciones previas.** El objetivo de control es legítimo y urgente. Sin embargo, el medio debe calibrarse con las variables que explican el riesgo real: perfil del importador, historial de cumplimiento, origen y condición de la		Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera.

Información Pública Reservada

			maquinaria, identificación individual, comprador, destino y trazabilidad posterior. El puerto de arribo puede ser una variable relevante, pero no debería operar como sustituto automático de esas variables sin evidencia comparativa. En particular, la medida debe armonizarse con la excepción general que hoy reconoce el numeral 1 del artículo 126 de la Resolución 46 de 2019 para las importaciones realizadas por un OEA tipo importador. Por ello se solicita: preservar expresamente la posibilidad de ingreso por todos los puertos para OEA tipo importador; crear una vía subsidiaria de autorización basada en riesgo para distribuidores oficiales que acrediten condiciones objetivas; sustentar la selección de puertos con datos normalizados y no solo con números absolutos; cuantificar la carga logística; y proteger las operaciones comerciales ya comprometidas. **2. Parámetro jurídico aplicable: la proporcionalidad es una exigencia expresa** **Regla especial del régimen aduanero**. El parágrafo del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019 no solo habilita a la DIAN para limitar lugares de ingreso por razones de control. También dispone que, en todo caso, la limitación debe estar **debidamente soportada o justificada en análisis previos de información y evidencia obtenida del Sistema de Administración del Riesgo y ser proporcional al fin perseguido**. El mismo decreto integra la seguridad con la facilitación, la eficiencia y la justicia,		Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). De esta manera, es importante destacar que la DIAN, con el objetivo de combatir la minería ilegal, ya había adoptado algunas medidas para el control de las mercancías que son utilizadas en estas prácticas, como lo son: i) Declarar la maquinaria amarilla de forma anticipada para poder hacer un mejor perfilamiento, conforme se señala en el numeral 2.2 del artículo 124 de la Resolución 46 de 2019; ii) Ajustar o refinar el perfilamiento de la maquinaria amarilla, expidiendo lineamientos dirigidos de manera general al control de maquinaria amarilla y vehículos de gran tamaño, los cuales están contenidos en el Memorando 192 del 2020 “Acción de control posterior del almacenamiento de maquinaria amarilla y vehículos de gran tamaño, en parqueaderos y Similares”, y el

Información Pública Reservada

			incluida la directriz de no exigir al usuario más de aquello que la ley pretende. **Regla general de la actuación administrativa**. El artículo 44 del CPACA exige que toda decisión discrecional sea adecuada a los fines de la norma que la autoriza y proporcional a los hechos que le sirven de causa. A su vez, la Ley 1609 de 2013 ordena facilitar y agilizar el comercio exterior, simplificar procedimientos y aplicar la gestión del riesgo para neutralizar las conductas ilícitas sin separar el control de la eficiencia y la seguridad jurídica. **Juicio de proporcionalidad**. La Corte Constitucional ha sistematizado tres preguntas frente a una medida discrecional de la autoridad administrativa: La adecuación del medio para alcanzar un fin legítimo; la necesidad, entendida como inexistencia de otro medio igualmente eficaz que sacrifique en menor medida los principios afectados; y proporcionalidad en sentido estricto, que compara la intensidad de la carga con la importancia y el grado de realización del beneficio. **Derechos e intereses comprometidos**. La libertad de empresa admite regulación, pero su núcleo comprende el acceso al mercado, la organización empresarial, la iniciativa privada, el trato igual entre competidores comparables y la posibilidad de obtener un beneficio económico razonable. La Corte consideró proporcionado un registro turístico precisamente porque era una carga sencilla y fácilmente superable; esa premisa exige un examen distinto cuando la medida obliga a rediseñar una red marítima y terrestre completa. **Igualdad frente a las cargas públicas**. Los particulares deben soportar cargas		Memorando 78 del 20 de mayo de 2024 “Acción de control a la correcta finalización del régimen de importación temporal de maquinaria amarilla y vehículos de gran tamaño, ubicada en parqueaderos y similares”; iii) Entregar al Ministerio de Defensa, para sus controles, información de las declaraciones aduaneras de importación y/o exportación correspondiente a las subpartidas arancelarias establecidas en el Decreto 723 de 2014, modificado por el Decreto 1070 de 2015 (sobre maquinaria amarilla), en virtud a un Convenio de Intercambio de Información celebrado con el Ministerio de Defensa Nacional, firmado en el año 2016, que se renueva automáticamente cada cinco años. Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura.

Información Pública Reservada

			razonables derivadas del interés general, pero la legitimidad de la finalidad no vuelve incontrolable la medida. La jurisprudencia advierte que la solidaridad no obliga a asumir indiscriminadamente cargas desproporcionadas, innecesarias o irrazonables. En este asunto, el punto no es eliminar todo costo de cumplimiento, sino evitar que una carga excepcional recaiga sin diferenciación sobre operadores cuya exposición al riesgo ya fue evaluada favorablemente por la propia autoridad. **3. Aplicación del juicio de proporcionalidad a la exclusión de Buenaventura** **Idoneidad**: debe demostrarse la conexión entre el puerto y el riesgo La Sentencia T-622 de 2016 acredita la gravedad constitucional de la minería ilegal mecanizada, el daño causado por dragas y retroexcavadoras y la necesidad de neutralizar la maquinaria efectivamente utilizada en esas actividades. La misma providencia enfatiza que una política pública eficaz requiere información precisa, confiable, seguimiento e indicadores. Por tanto, el fin perseguido está plenamente justificado; lo que debe demostrarse es que la exclusión de Buenaventura aporta una reducción real del riesgo frente al régimen vigente y no constituye únicamente un desplazamiento de la ruta de ingreso. La evaluación de idoneidad debería, como mínimo, publicar o incorporar al expediente regulatorio: • La tasa de operaciones irregulares por puerto, casos sobre el total de operaciones comparables y no únicamente el número absoluto de hallazgos.		Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a las jurisdicciones de Barranquilla y Buenaventura, ni a la solicitud de establecer otras medidas de control alternativas. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 126 de la Resolución 46 de 2019. Adicionalmente, se informa que se establecerá un régimen de transición para las mercancías que ya hayan sido embarcadas y destinadas a Buenaventura o Barranquilla para el momento de la entrada en vigencia de la resolución, en aras de respetar el principio de seguridad jurídica de los usuarios que realizaron negocios jurídicos al amparo del texto de la resolución 46 de 2019 (antes de esta modificación).

Información Pública Reservada

			• La desagregación por importador, condición OEA, maquinaria nueva o usada, subpartida, origen, valor, destino declarado y destino finalmente verificado. • El momento de materialización del riesgo: antes del levante, durante el transporte interno, en la primera venta o en una transferencia posterior. • La trazabilidad de los equipos detectados en actividades ilegal hasta su importador, comprador y canal de comercialización. • La capacidad de control, inspección no intrusiva, fiscalización posterior y coordinación interinstitucional en cada puerto. • Un indicador de resultado verificable, una línea base y una fecha de revisión de la medida. Si el riesgo se materializa principalmente después del levante o en transferencias sucesivas, la concentración del ingreso en dos jurisdicciones puede ser solo parcialmente idónea. En tal escenario, la identificación individual, el conocimiento del comprador, el control de destino y el monitoreo posterior guardan una relación causal más directa con el riesgo que el puerto por el cual arribó la máquina. **Necesidad: existen alternativas menos gravosas y directamente orientadas al riesgo** Antes de excluir de manera general a todos los operadores, la DIAN debería evaluar alternativas de control focalizadas según el nivel de riesgo verificable, en armonía con el artículo 83 de la Constitución, que presume la buena fe en las actuaciones de los particulares ante las autoridades. Esta presunción no elimina la potestad de control aduanero, pero sí impide partir de una sospecha general e indiferenciada y someter a la misma carga a operadores con perfiles de riesgo		

Información Pública Reservada

			distintos. Por ello, la trazabilidad documental, la relación directa con el fabricante, la identificación de la maquinaria, el conocimiento del cliente y el historial de cumplimiento deberían utilizarse para graduar la intensidad del control, pues existen medidas menos gravosas —como la inspección reforzada, la declaración anticipada y el seguimiento posterior— que permiten mitigar el riesgo sin trasladar a los distribuidores oficiales y cumplidos las consecuencias económicas de conductas atribuibles a terceros. • Aplicar expresamente la excepción del OEA tipo importador, sin perjuicio de inspección física o documental cuando existan alertas objetivas • Cruzar la información aduanera con RUNT, GPS u otro dispositivo de seguridad y la guía de movilización, cuando tales obligaciones sean legalmente aplicables. • Instalar un dispositivo temporal de trazabilidad de carga desde el puerto hasta el establecimiento del importador o el destino autorizado, en operaciones seleccionadas por riesgo. • Concentrar la autorización previa, la inspección reforzada y el control posterior en señales como importador sin historial, inconsistencias de serie, maquinaria usada, destino no verificable, comprador de alto riesgo o ruptura de la cadena documental. • Exigir al distribuidor oficial verificable conservar la relación con el fabricante, la cadena de adquisición, los datos del primer comprador, la entrega, la garantía y el servicio posventa, con disponibilidad para fiscalización. Estas herramientas permiten reservar la medida más intensa para la operación que presenta el riesgo y no para toda una categoría de importadores. Además,		

Información Pública Reservada

			varias se apoyan en infraestructura regulatoria ya existente, lo cual reduce los costos de implementación y mejora la capacidad de seguimiento. **Proporcionalidad en sentido estricto: el costo no es un trámite menor** La exclusión de Buenaventura no equivale a diligenciar un formulario adicional. Puede alterar el puerto de embarque, la naviera, la frecuencia, el número de transbordos, la modalidad de manejo, contenedor, carga suelta o equipo rodante, el transporte terrestre especializado, el inventario y los compromisos de entrega. La carga es estructural y acumulativa. Por ello, el beneficio marginal de control debe estar acreditado y ser superior al costo que se impone a operadores de bajo riesgo. La intensidad también es asimétrica. Un distribuidor oficial y OEA soporta sistemas de cumplimiento, debida diligencia, trazabilidad, posventa y auditoría; sin embargo, una regla indiferenciada le asignaría el mismo tratamiento territorial que a un operador sin historial o con señales de riesgo. Tratar igual operaciones materialmente distintas puede frustrar la lógica del Sistema de Administración del Riesgo y concentrar la carga precisamente en quienes ofrecen mayor capacidad de rastreo. **4. El estatus OEA y la distribución oficial son variables relevantes.** La Resolución 46 de 2019 contiene una regla directamente aplicable al debate: el numeral 1 de su artículo 126 establece como excepción general a las restricciones de ingreso las importaciones realizadas por un OEA tipo importador. Por seguridad jurídica, el proyecto debería		

Información Pública Reservada

			indicar expresamente que esa excepción continúa aplicándose al numeral modificado. Si la intención regulatoria fuera desplazarla para estas subpartidas, esa decisión requeriría una justificación específica y reforzada, pues modificaría un mecanismo de diferenciación de riesgo ya incorporado en el propio régimen La condición OEA no es una exención absoluta ni una presunción irrebatible. El Decreto 3568 de 2011 exige, entre otros aspectos, trayectoria efectiva, cumplimiento de obligaciones, antecedentes y una calificación favorable de riesgo; a cambio, reconoce al operador como seguro y confiable y prevé menor número de inspecciones y procedimientos simplificados, manteniendo las facultades de control. Desconocer por completo esa condición en una restricción uniforme debilitaría la coherencia entre el control territorial y el modelo de gestión del riesgo. A su vez, la calidad de “distribuidor oficial” no es, por sí sola, una categoría aduanera ni debe operar como una etiqueta autoacreditada. Puede convertirse en una variable técnica útil cuando se verifica con criterios objetivos: designación vigente por el fabricante; compra directa o cadena contractual demostrable; catálogo de series; protocolos de conocimiento del cliente; entrega identificada; red de garantía y servicio; conservación documental; historial de cumplimiento; y ausencia de sanciones relevantes. La combinación OEA + distribución oficial verificable + trazabilidad individual describe un riesgo materialmente distinto del operador ocasional o no trazable. **5. Metodología para demostrar la onerosidad técnica y económica**		

Información Pública Reservada

			La memoria justificativa no debería concluir que no existe impacto económico sin comparar el costo puesto en destino bajo el régimen actual con el costo bajo los puertos propuestos. La evaluación debe hacerse con operaciones reales y separar costos transferidos entre agentes de costos incrementales netos. La evaluación también debería considerar dos efectos de segundo orden: la concentración de operaciones en menos puertos reduce redundancia ante congestiones o cierres y puede disminuir la presión competitiva entre rutas logísticas. Se trata de hipótesis económicas que deben medirse, no de conclusiones asumidas; precisamente por ello no es suficiente calificarlas como inexistentes sin estudio. **6. Solicitudes** **1. Preservar y aclarar la excepción OEA**. Incluir una remisión expresa al numeral 1 del artículo 126 de la Resolución 46 de 2019 y confirmar que el OEA tipo importador podrá continuar ingresando estas mercancías por Buenaventura y todos los puertos habilitados actualmente, sujeto a controles basados en riesgo. Si el proyecto pretende excluir esa excepción, exponer de manera específica la evidencia y la ponderación que sustentan ese cambio. **2. Crear una alternativa individualizada**. Establecer, subsidiariamente, un mecanismo de autorización con término cierto para distribuidores oficiales verificables que acrediten historial de cumplimiento, trazabilidad individual,		

Información Pública Reservada

			conocimiento del comprador, destino y controles RUNT/GPS cuando correspondan 3. **Completar el soporte empírico**. Incorporar al expediente el análisis de riesgo por puerto, importador y operación, con tasas normalizadas, cadena causal, línea base, resultado esperado y comparación de alternativas menos gravosas. 4. **Cuantificar el impacto**. Comparar el costo puesto en destino, utilizando SICE-TAC como piso del componente terrestre y adicionando los costos marítimos, portuarios, de carga especial, inventario y cumplimiento contractual. Estas propuestas no debilitan la lucha contra las actividades ilegal. La fortalecen al trasladar el énfasis desde una prohibición territorial uniforme hacia controles que siguen la máquina, el operador, el comprador y el destino, y al reservar la carga más intensa para los supuestos que efectivamente la justifican.		
11	18 de septiembre de 2026	Daniela Lobos Ríos dlobos@augura.com.co Asociación de Bananeros de Colombia AUGURA	Buenas tardes, un cordial saludo, Desde la Asociación de Bananeros de Colombia - AUGURA, en representación del sector bananero, nos permitimos poner a consideración algunos comentarios relacionados con el proyecto de resolución publicado el 11 de septiembre de 2026, mediante el cual se propone modificar la Resolución 46 de 2019. De manera particular, consideramos relevante revisar los cambios propuestos al artículo 385, relacionados con las exportaciones de banano por la jurisdicción de Urabá, dado que la eliminación de las excepciones actualmente aplicables podría generar	No aceptado	No se realiza ningún cambio al proyecto en virtud de este comentario dado que en el mismo solo se incluye una tabla comparativa de los textos actuales de los artículos de la Resolución 46 de 2019 y las propuestas de cambios, sin que en el mismo se señale una objeción respecto a alguno de los artículos.

Información Pública Reservada

			modificaciones en los procedimientos y tiempos asociados a la operación logística de embarque. En este sentido, agradecemos tener en cuenta las particularidades de la cadena logística y operativa del banano, así como los procedimientos que actualmente se adelantan en los puertos de la región, con el propósito de identificar posibles impactos y garantizar que cualquier modificación regulatoria sea compatible con las condiciones propias de la operación del sector. Adjuntamos el proyecto de modificación y el comparativo elaborado, para su revisión y consideración. Quedamos atentos a sus comentarios y agradecemos de antemano su revisión. Atentamente, Debido a que no es posible incorporar la tabla comparativa en este espacio, consultarla al final de esta tabla el Anexo 1.		
12	21 de septiembre de 2026	Natalia Torres Galán ALMAVIVA nattorre@almaviva.com.co	Respetados. Por medio del presente y en atención al Proyecto de Resolución publicado por la entidad por medio del cual se pretende modificar la Resolución 046 de 2019, nos permitimos realizar los siguientes comentarios: **1. Restricciones de ingreso para maquinaria.** El Artículo 3 del Proyecto de Resolución por medio del cual se pretende modificar el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 046 de 2019, restringe el ingreso de maquinaria amarilla y equipos de movimiento de tierras exclusivamente por Cartagena y Riohacha, y limita el	Aceptado parcialmente	En relación con las solicitudes y comentarios, se da respuesta a cada uno en lo siguiente: Respecto al comentario 1 sobre Restricciones de ingreso para maquinaria amarilla, se indica que se accede a la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado -OEA , en tanto estos usuarios deben cumplir con altísimos estándares de seguridad para obtener tal calidad, los cuales garantizarían la seguridad o trazabilidad de sus operaciones, y precisamente la razón de ser de la medida que se propone en el proyecto de resolución es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, además porque el artículo 126 de la Resolución 46 de 2019, así lo establece.

Información Pública Reservada

			ingreso de partes únicamente por Cartagena, Bogotá y Riohacha, eliminando las jurisdicciones actualmente habilitadas como Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta. Esta eliminación implica incremento significativo en costos logísticos para proyectos ubicados en el centro, sur y occidente del país, así como una potencial congestión operacional en Cartagena. Si bien se comparte el objetivo de combatir la minería ilegal, se recomienda que la restricción se implemente bajo un modelo de análisis de riesgo y trazabilidad del importador, permitiendo el ingreso por otras jurisdicciones a usuarios con historial de cumplimiento, OEA, UTS o grandes contribuyentes debidamente identificados, es decir **se propone incluir una excepción para Usuarios OEA o UTS, o incluir jurisdicciones como Santa Marta donde la congestión de carga es menor a Cartagena**. **2. Rescate del 20% en control simultáneo** El artículo 9 crea un rescate del 20% para legalizaciones cuando durante el control simultáneo se detecte causal de aprehensión. Se propone diferenciar entre errores sustanciales y errores formales, estableciendo porcentajes diferenciales de rescate. **3. Unidades funcionales idénticas.** La posibilidad de utilizar una misma resolución para unidades funcionales idénticas representa una importante medida de facilitación del comercio, sin embargo, se propone ampliar el alcance para que pueda aplicarse a empresas vinculadas, grupos empresariales o proyectos ejecutados por un mismo beneficiario económico, o las que tramite		En relación con la solicitud de contemplar dentro de las excepciones a las restricciones para los Usuarios con Trámite Simplificado -UTS, se informa no se accede a la misma dado que, como se evidencia en el Decreto 1165 de 2019, para obtener la calidad UTS no se deben cumplir esos estándares. Respecto al comentario 2 sobre el porcentaje de rescate del 20% en control simultaneo, según el cual es necesario establecer porcentajes diferenciales de rescate diferenciando entre errores sustanciales y errores formales, se informa que no se acoge la petición por cuanto el procedimiento establecido para aplicar las causales de aprehensión previsto en la Ley 2586 de 2026 contiene disposiciones conforme a las cuales estas solo se imponen cuando los errores detectados por la autoridad aduanera son sustanciales; luego las causales de aprehensión no podrán aplicarse por errores meramente formales. Respecto al comentario 3 sobre las resoluciones de clasificación que amparan unidades funcionales idénticas, conforme al cual se propone ampliar el alcance para que pueda aplicarse a empresas vinculadas, grupos empresariales o proyectos ejecutados por un mismo beneficiario económico, o las que tramite una agencia de aduanas para uso de sus clientes, se rechaza la medida en tanto comprometería gravemente el control aduanero al permitir el uso de una resolución sin que haya la facilidad de identificar en el control simultáneo que los beneficiarios de la resolución en verdad están vinculados o que las mercancías que los distintos usuarios presentan como una unidad funcional amparada en una resolución de clasificación arancelaria en verdad son idénticas. Además porque la resolución de clasificación es documento soporte de la declaración de importación.

Información Pública Reservada

			una agencia de aduanas para uso de sus clientes. Agradecemos a la autoridad la oportunidad brindada para comentar el Proyecto de referencia, y esperamos que los comentarios se atendidos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-.		
13	21 de septiembre de 2026	María Paula Yoshida Matamoros maria.yoshida@cafedecolombia.com Federación Nacional de Cafeteros	Cordial saludo, En atención al proyecto de modificación de la Resolución 46 de 2019, la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia se permite remitir los siguientes **comentarios al artículo 19**, relacionado con las exportaciones realizadas por la jurisdicción de Urabá: **Se solicita retirar la referencia al café del nuevo parágrafo 3** que se propone adicionar al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, de manera que las exportaciones de café realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá continúen amparadas por la excepción prevista en el numeral 4. "*Artículo 19. Adición del parágrafo 3 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019. Adiciónese el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, así:* *«Parágrafo 3. A las exportaciones de **café,** azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá no les aplica* *la excepción prevista en el numeral 4 del presente artículo.»*" Lo anterior, por las siguientes consideraciones: La excepción actualmente prevista para	Aceptado	Teniendo en cuenta que, como lo informa la Federación Nacional de Cafeteros, la excepción a la obligación de presentar Solicitud de Autorización de Embarque antes de ingresar a lugar de embarque prevista para el café no responde únicamente a una particularidad logística, sino a la necesidad de articular el procedimiento aduanero con los controles que la Federación Nacional de Cafeteros debe ejercer en cumplimiento de la normativa cafetera y aduanera; así como la importancia del café en la economía nacional y los estrictos controles que se deben ejercer sobre ese producto para garantizar su calidad, se acepta la solicitud de eliminación de la mención al café en el texto del artículo 19 del proyecto publicado, mediante el cual se pretendía eliminar una excepción a la obligación de presentar Solicitud de Autorización de Embarque antes de ingresar a un lugar de embarque.

Información Pública Reservada

			las exportaciones de café no responde únicamente a una particularidad logística, sino a la necesidad de articular el procedimiento aduanero con los controles que la Federación Nacional de Cafeteros debe ejercer en cumplimiento de la normativa cafetera y aduanera. Estos controles se realizan en los lugares habilitados para la exportación de café y deben surtirse antes de la presentación formal de la Solicitud de Autorización de Embarque —SAE—. Precisamente por esta razón, la normativa restringe los lugares por los cuales puede exportarse café y exige concepto previo de la Federación para la habilitación de nuevos sitios de exportación. En particular, el Certificado de Repeso y el documento que acredita el pago de la Contribución Cafetera, ambos expedidos por la Federación Nacional de Cafeteros, constituyen documentos soporte para la presentacion de la Solicitud de Autorización de Embarque —SAE—, de conformidad con los artículos 429 y 349 del Decreto 1165 de 2019, este último modificado por el artículo 45 del Decreto 659 de 2024. En consecuencia, los controles que dan lugar a la expedición de dichos documentos deben surtirse con anterioridad a la presentación de la SAE. De mantenerse la disposición en los términos propuestos, se afectaría la posibilidad de que la Federación Nacional de Cafeteros realice, en la oportunidad prevista, los controles que le corresponden dentro del proceso de exportación de café y, en consecuencia, la viabilidad de estas operaciones por la jurisdicción de Urabá. Quedamos atentos. --		

Información Pública Reservada

			Cordialmente,		
14	21 de septiembre de 2026	Daniela Lobos Ríos dlobos@augura.com.co Asociación de Bananeros de Colombia AUGURA	**Asunto: Comentarios y solicitud de ajuste al Proyecto de Resolución "Por medio de la cual se modifica la Resolución 000046 de 2019", publicado para comentarios el 11 de septiembre de 2026** Respetados señores: En ejercicio del derecho de participación ciudadana en la expedición de actos administrativos de carácter general, y atendiendo la publicación del proyecto de resolución de la referencia, presentamos las siguientes observaciones técnicas y jurídicas, orientadas a que la regulación que se adopte preserve los objetivos de control aduanero sin desconocer los principios de facilitación del comercio exterior, proporcionalidad, igualdad, eficiencia administrativa, seguridad jurídica y debida motivación. **1. Proyecto de resolución** **Artículo 19. Adición del parágrafo 3 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019.** Adiciónese el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, así: **«Parágrafo 3.** A las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá no les aplica la excepción prevista en el numeral 4 del presente artículo.» De acuerdo con el parágrafo propuesto, las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y	Aceptado parcialmente	Frente a la objeción al artículo 19 del proyecto, con el cual se pretende eliminar la posibilidad de presentar Solicitud de Autorización de Embarque dentro del lugar de embarque para la jurisdicción de Urabá, por Trato diferenciado entre Urabá y otras jurisdicciones aduaneras en donde se exporta banano, sin justificación objetiva y razonable, se comparte la observación. Por lo tanto, la eliminación de la facultad de presentar Solicitud de Embarque en lugar de embarque también debe extenderse a otras jurisdicciones que comparten las mismas condiciones logísticas de Urabá y en donde el Sistema de Inspección Simultanea (SIIS)- Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) también funciona, conforme lo informado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Ahora bien, frente a los comentarios que indican que para la publicación del proyecto no se hizo un análisis de impacto que lo sustente el proyecto, en tanto en opinión de AUGURA sí se imponen nuevas cargas y que no requiere estudios adicionales, y que para la elaboración del proyecto supuestamente se desconoció el riesgo desproporcionado que causará la medida en razón a la perecibilidad del producto, se informa que actualmente para la exportación de banano es necesario presentar Solicitud de Autorización de Embarque -SAE, solo que se permite presentarla en lugar de embarque. Adicionalmente, debe destacarse que la obligación de presentar SAE antes de ingresar a lugar de embarque no implica que este documento no pueda presentarse con datos provisionales. El artículo 353 del Decreto 1165 de 2019 no restringe las SAE con datos provisionales con base al lugar de su presentación, sino al tipo de mercancías que requieren de los datos provisionales (mercancías, que, por su naturaleza, características físicas o químicas o circunstancias inherentes a su comercialización, no permitan que el exportador disponga de la información definitiva al momento del embarque), e indica que los datos

Información Pública Reservada

			Aduanas de Urabá dejarían de estar cobijadas por la excepción prevista en el numeral 4 del artículo 385 de la Resolución 000046 de 2019. En la práctica, ello implicaría exigir la Planilla de Traslado (PT) para el ingreso al lugar de embarque o zona primaria aduanera únicamente en dicha jurisdicción, mientras que la excepción continuaría aplicando para operaciones equivalentes realizadas por otras jurisdicciones aduaneras del país, tales como Buenaventura, Cartagena, Barranquilla o **especialmente Santa Marta.** Para el sector bananero de Urabá, la exigencia simultánea de Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) y Planilla de Traslado (PT) antes del ingreso al lugar de embarque genera un impacto operativo sustancial. La medida obligaría a anticipar el ingreso de la carga al puerto con varios días de margen, no por una necesidad logística propia del producto, sino para absorber tiempos documentales y eventuales contingencias de los sistemas informáticos y de selectividad, con afectación directa sobre una cadena exportadora de producto perecedero. La posibilidad de presentar la SAE con datos provisionales debe entenderse en armonía con la naturaleza de la mercancía exportada. Tratándose de banano, plátano y otros productos perecederos, la operación no permite conocer con varios días de anticipación todas las variables definitivas de peso, bultos, unidad de carga, precintos y vehículo, pues estas se consolidan al momento de cosecha, empaque, llenado y despacho. Por ello, la SAE con información provisional cumple una función aduanera razonable: permite activar el trámite de exportación y el control de la autoridad sin exigir datos finales que, por la propia dinámica		definitivos se deben entregar a más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes al término de vencimiento de la SAE global. Por otro lado, debe resaltarse que la presentación de una SAE antes de ingresar a lugar de embarque implica que para hacer el traslado desde el lugar en que están las mercancías al lugar de embarque se requiere una planilla de traslado, y que este documento permite al Sistema de Inspección Simultanea (SIIS)- Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) coordinar inspecciones, evitando reprocesos en inspecciones de distintas autoridades o varias aperturas de contenedores, y con ello, agilizando el proceso de inspección de las mercancías, así como los riesgos de deterioro a los que se ve sometida la mercancía. En consecuencia, contrario a lo indicado en el comentario, la DIAN sí hizo un análisis de impacto y de riesgos antes de publicar el proyecto, para lo cual también se apoyó en las observaciones del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que administra el SIIS. Asimismo, contrario a lo indicado por AUGURA, la medida sí tiene un impacto positivo de cara a la facilitación del comercio exterior y a la seguridad de la cadena logística de exportación. Ello se evidencia en la Memoria Justificativa y en los considerandos que explican que el SIIS sirve para coordinar inspecciones. No obstante, se desarrollará más para mejorar la motivación del proyecto de acto administrativo fue insuficiente. Ahora bien, frente a las observaciones en relación con la propuesta de derogación del numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, las cuales también se fundamentan en las preocupaciones frente a la naturaleza perecedera del plátano, que es un producto distinto del banano, pero también exportado por Urabá se reitera que las eventuales demoras al procedimiento aduanero que la medida consistente en exigir la SAE antes de ingresar a lugar de embarque pueda ocasionar (observaciones respecto de las cuales se está en desacuerdo porque los cambios que se proponen no implican mayores cargas, tal y como se indicó para responder a los comentarios frente al

Información Pública Reservada

			comercial y física del producto, solo se determinan al cierre de la operación logística. En cambio, la PT exige información real y definitiva —cantidad de bultos, peso bruto, número de unidad de carga, precinto y placa del vehículo— que solo se conoce una vez culminado el llenado de la unidad de carga. En el caso de Urabá, donde los centros de acopio se encuentran a corta distancia del puerto y se manejan volúmenes aproximados de 1.200 o más contenedores por semana, con una PT por cada unidad o camión, la exigencia anticipada de la PT no agrega valor proporcional al control, pero sí introduce un cuello de botella operativo que puede comprometer cortes de naviera, ventanas de frío, programación portuaria y calidad comercial de la fruta. La implementación de la PT viene además ligada al uso del aplicativo VUCE–SIIS que, si bien ha contribuido a mejoras del proceso para otros productos, en el caso de perecederos como el banano ha demostrado ser contraproducente: la experiencia documentada en Santa Marta muestra que el aplicativo resulta funcional para embarques de hasta unos 5 contenedores, pero deja de serlo para volúmenes mayores como los que maneja Urabá. A esto se suma un defecto operativo conocido del sistema MUISCA de la DIAN: al diligenciar una SAE con datos provisionales de bultos y peso, y luego las PT con datos exactos, la sumatoria de las PT casi nunca coincide exactamente con la SAE —lo cual es normal y esperable—, generando una inconsistencia que el sistema interpreta como “carga pendiente por ingresar”. Cuando la SAE resulta con inspección (documental o física), esta		artículo 17), se ven contrarrestadas por la coordinación y agilización de las inspecciones que deben realizar las distintas autoridades sobre el producto. Finalmente, frente a la solicitud subsidiaria de condicionar su entrada en vigencia a una validación técnica previa del aplicativo VUCE–SIIS y del sistema MUISCA para volúmenes de carga equivalentes a los que maneja la Región (del orden de 1.200 contenedores semanales), incluyendo la corrección del defecto de reconciliación entre datos provisionales de la SAE y datos exactos de la planilla de traslado, se informa que para efectos de garantizar la funcionalidad de los sistemas, se modificará el plazo de entrada en vigencia del artículo correspondiente.

Información Pública Reservada

			inconsistencia impide al funcionario autorizar el embarque, y la única salida práctica ha sido diligenciar SAE adicionales “en lugar de embarque”, con el riesgo de que si resultan con inspección se dependa de gestión manual de la DIAN dentro de los tiempos de naviera y puerto. Adicionalmente, la selectividad del sistema solo se activa cuando la totalidad de la carga de la SAE está dentro del puerto; en embarques de 20, 30 o más contenedores que ingresan en días distintos, si el último contenedor llega, por ejemplo, un día antes del corte y la SAE resulta seleccionada, lo más probable es que la inspección se programe para el día siguiente, dejando ese contenedor —y el embarque completo— fuera del corte, con un riesgo alto de no embarcar. Esto no es hipotético: ya ha ocurrido en otro puerto con embarques de apenas 3 a 5 contenedores. La solución adoptada en esos casos, tramitar SAE y PT por cada contenedor individualmente, no es viable para Urabá dado el volumen semanal de la Región. La comparación con Santa Marta resulta especialmente relevante. Esta jurisdicción constituye uno de los principales corredores portuarios de exportación de fruta fresca del país y moviliza productos agrícolas tales como banano, plátano, aguacate, limón y otras frutas. De hecho, la zona Caribe —Magdalena, La Guajira y Cesar— participa de manera significativa en la agroindustria bananera nacional, con millones de cajas exportadas anualmente, mientras que Urabá continúa siendo el principal núcleo productivo y exportador. Si el mismo producto, con la misma naturaleza perecedera y con exigencias logísticas comparables, conserva la excepción documental en Santa Marta, no resulta jurídicamente razonable imponer una carga adicional exclusivamente a		

Información Pública Reservada

			Urabá sin una justificación técnica, operativa y de riesgo suficientemente motivada. Las cifras recientes del mercado refuerzan la necesidad de un análisis diferenciado. Para 2025, Colombia alcanzó exportaciones aproximadas de 2,5 millones de toneladas de banano, equivalentes a cerca de 133 millones de cajas de 20 kilogramos, por un valor superior a USD 1.300 millones; Urabá concentró aproximadamente 32.465 hectáreas y 82 millones de cajas, mientras que la zona Caribe aportó cerca de 20.478 hectáreas y 51 millones de cajas exportadas. Estas magnitudes evidencian que cualquier exigencia documental adicional sobre el banano no es marginal: incide directamente en una cadena agroexportadora estratégica, intensiva en empleo formal, de alta frecuencia operativa y sujeta a ventanas logísticas estrictas. ***Fundamentos jurídicos de la objeción*** Además del impacto operativo descrito, la medida propuesta presenta reparos jurídicos relevantes. La potestad reglamentaria en materia aduanera debe ejercerse dentro del marco de la Ley 1609 de 2013, la cual orienta la regulación hacia la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior, la seguridad jurídica y la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales. Asimismo, de conformidad con los principios del CPACA y con las causales de control de legalidad de los actos administrativos de carácter general, la decisión debe estar debidamente motivada, sustentada en hechos verificables y ser proporcional al fin perseguido.		

Información Pública Reservada

			En el mismo sentido, el Decreto 1165 de 2019 —régimen aduanero vigente— estructura las operaciones de exportación bajo principios de control, trazabilidad y cumplimiento, pero también bajo criterios de facilitación, eficiencia y proporcionalidad en la actuación administrativa. La Resolución 000046 de 2019, expedida para desarrollar dicho régimen, reconoce en su artículo 385 una excepción a la presentación de la Planilla de Traslado para determinadas mercancías y condiciones operativas, entre ellas el banano. Esa excepción no es un privilegio injustificado, sino una regla técnica coherente con la naturaleza de la mercancía, la dinámica de la exportación y la necesidad de no introducir trámites que afecten la oportunidad del embarque. a) **Insuficiencia de motivación.** Los considerandos del proyecto justifican la modificación del artículo 385 en que, con la entrada en operación de los puertos y muelles de Urabá, "se cuenta con infraestructura óptima que garantiza la intervención de las diferentes autoridades de control aduanero, sanitario, fitosanitario, zoosanitario, y de antinarcóticos", lo que permitiría presentar la SAE con anterioridad al aviso de ingreso al lugar de embarque. Sin embargo, ese considerando no explica por qué esa misma infraestructura "óptima" exige, precisamente, eliminar una excepción documental pensada para proteger productos perecederos y de alto volumen como el banano. La motivación no guarda relación lógica y suficiente con la decisión adoptada frente a este producto en particular, lo que configura un vicio de motivación		

Información Pública Reservada

			insuficiente conforme al artículo 137, numeral 2, del CPACA (Ley 1437 de 2011). b) **Trato diferenciado sin justificación objetiva y razonable.** El parágrafo 3 propuesto elimina la excepción del numeral 4 del artículo 385 únicamente para la jurisdicción de Urabá, manteniéndola para el mismo producto en las demás jurisdicciones aduaneras del país, incluido Santa Marta, que es precisamente uno de los principales puertos de salida de fruta fresca y banano de exportación. El proyecto no ofrece ningún criterio técnico, operativo o de riesgo que justifique por qué el banano exportado por Urabá debe someterse a una carga documental que el banano exportado por Santa Marta y otras jurisdicciones no tiene. Un trato diferenciado entre usuarios aduaneros que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable exige una justificación objetiva, razonable y verificable que aquí no se aporta. c) **Contradicción con los objetivos declarados de la propia resolución.** El primer considerando del proyecto invoca expresamente la Ley 1609 de 2013 y su objetivo de "facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior" como fundamento de la potestad reglamentaria que se ejerce. La adición del parágrafo 3 al artículo 385 hace exactamente lo contrario para el sector bananero de Urabá: introduce una carga documental adicional (PT por cada unidad de		

Información Pública Reservada

			carga, sobre un volumen de aproximadamente 1.200 contenedores semanales) que la propia experiencia de la Regional Santa Marta demuestra ineficaz para volúmenes de esa magnitud. La medida es, en este punto específico, opuesta al principio rector que el proyecto invoca para justificarse. d) **Deficiencia del análisis de impacto que sustenta el proyecto.** La Memoria Justificativa que acompaña el proyecto afirma que la modificación no impone nuevas cargas y que no requiere estudios adicionales. Frente al artículo 19, esa conclusión no corresponde a la realidad de la operación bananera de Urabá. El banano colombiano representa una agroindustria exportadora de escala nacional, con cifras recientes cercanas a 2,5 millones de toneladas y 133 millones de cajas anuales; Urabá y la zona Caribe concentran los principales volúmenes de producción y exportación. Una medida que obliga a tramitar PT por unidad de carga en una región que puede movilizar alrededor de 1.200 contenedores semanales sí genera una carga administrativa, tecnológica y logística nueva, cuantificable y significativa. Por ello, la modificación exige un estudio técnico específico que compare la experiencia de Santa Marta, la capacidad real de los sistemas DIAN y VUCE–SIIS, los tiempos de puerto y naviera, y el impacto sobre la cadena de frío y perecibilidad del producto.		

Información Pública Reservada

			e) **Desconocimiento de un precedente operativo ya documentado.** La propia DIAN cuenta con la experiencia reciente de la Regional Santa Marta, donde el aplicativo VUCE–SIIS demostró no ser funcional para embarques superiores a 5 contenedores. El deber de buena administración exige que la autoridad considere la evidencia disponible y razonablemente accesible antes de extender una exigencia documental a una jurisdicción que maneja un volumen sustancialmente mayor (del orden de 1.200 contenedores semanales). Omitir esa evidencia, sin controvertirla ni explicar por qué no sería aplicable al caso de Urabá, debilita adicionalmente la motivación del acto. f) **Riesgo desproporcionado frente a la perecibilidad del producto.** El banano es un producto altamente perecedero, cuya calidad comercial depende de tiempos de cosecha, empaque y embarque muy ajustados. Imponer un trámite documental unidad por unidad de carga, con el riesgo demostrado de que fallas de reconciliación entre la SAE y las PT dejen contenedores —o embarques completos— por fuera del corte de naviera y puerto, expone al sector a pérdidas económicas directas y de difícil reparación. La proporcionalidad entre el fin buscado por la medida (facilitar el control simultáneo de autoridades) y el medio empleado (imponer PT unidad por unidad en volúmenes de esta magnitud) no		

Información Pública Reservada

			está debidamente sustentada en el proyecto. **2. Proyecto de resolución** **Artículo 21. Vigencia y derogatorias.** La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial **y deroga** el inciso segundo del artículo 209 y **el numeral 5 del artículo 385** de la Resolución 46 de 2019. La derogatoria del inciso segundo del artículo 209 resulta beneficiosa para los usuarios que tienen depósito habilitado, ya que con la Ley 2586 de 2026 se eliminó esa sanción y, en consecuencia, la resolución se está ajustando adecuadamente a ese cambio legal. Frente a la derogatoria del numeral 5 del artículo 385, para las exportaciones de productos diferentes a los mencionados en el numeral 4 (café, azúcar, banano y mercancías transportadas por redes, ductos, tuberías o bandas) se deberá realizar SAE y PT para el ingreso al lugar de embarque. Esto incluye al plátano, que no queda cobijado por la excepción del numeral 4 a menos que se entienda comprendido dentro de la categoría “banano”. Para los demás productos que hoy se exportan bajo el numeral 5 (entre otros, aguacate, naranja, limón), no se advierte objeción de fondo, dado que su volumen es menor y provienen de zonas distintas a Urabá, lo que permite conocer las cantidades reales con suficiente anticipación al ingreso al puerto y tramitar la SAE y la PT sin mayores contratiempos.		

Información Pública Reservada

			Sin embargo, dado que el plátano comparte con el banano el mismo perfil logístico —alta perecibilidad, similar volumen y manejo en la misma Región—, solicitamos que el proyecto aclare expresamente que la categoría “banano” del numeral 4 del artículo 385 comprende al plátano para efectos de esta excepción, o que se incluya expresamente al plátano en dicho numeral, para evitar que quede sujeto a una carga documental que no correspondería a sus condiciones reales de producción y comercialización. **Petición:** Con fundamento en lo expuesto, solicitamos respetuosamente a la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN–: 1. No adicionar el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 000046 de 2019 en los términos propuestos en el artículo 19 del proyecto, y mantener para la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá la misma excepción de PT que actualmente aplica a las exportaciones de café, azúcar y banano en las demás jurisdicciones aduaneras del país, especialmente en Santa Marta, dada su relevancia como puerto exportador de fruta fresca y banano. 2. En caso de considerarse indispensable avanzar en la exigencia de PT para el banano en Urabá, condicionar su entrada en vigencia a una validación técnica previa del aplicativo VUCE–SIIS y del sistema MUISCA para volúmenes de carga equivalentes a		

Información Pública Reservada

			los que maneja la Región (del orden de 1.200 contenedores semanales), incluyendo la corrección del defecto de reconciliación entre datos provisionales de la SAE y datos exactos de la PT descrito en el numeral 1 de este documento. 3. Aclarar expresamente que la categoría "banano" del numeral 4 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019 comprende al plátano, o incluir expresamente a este producto en dicho numeral, dado que comparte su mismo perfil de perecibilidad, volumen y región de origen. • Convocar, antes de la expedición definitiva de la resolución, una mesa técnica de trabajo con representantes del sector bananero y platanero de Urabá, la DIAN, las autoridades de control competentes, el puerto y los operadores involucrados, con el fin de evaluar de manera conjunta la viabilidad operativa, tecnológica y jurídica de la medida propuesta, así como las alternativas que permitan garantizar el control aduanero sin afectar desproporcionadamente la continuidad, oportunidad y eficiencia de las exportaciones de productos perecederos de la Región. Las solicitudes anteriores no desconocen la legítima finalidad de fortalecer los mecanismos de control aduanero, sanitario, fitosanitario y antinarcóticos en las operaciones de comercio exterior. Por el contrario, buscan que dichos controles se ejerzan bajo criterios de razonabilidad, proporcionalidad, eficiencia administrativa, facilitación del comercio exterior y neutralidad territorial, evitando que una		

Información Pública Reservada

			medida de carácter documental genere efectos adversos injustificados sobre una cadena exportadora estratégica, altamente perecedera y de relevancia económica para la región de Urabá y para el país. En consecuencia, solicitamos respetuosamente que la DIAN reconsidere el alcance del artículo 19 del proyecto o, en su defecto, adopte los ajustes y medidas transitorias necesarios para asegurar que cualquier modificación normativa aplicable a las exportaciones de banano y plátano por la jurisdicción de Urabá esté precedida de una evaluación técnica suficiente, debidamente motivada y acorde con la realidad operativa del sector. Agradecemos la atención prestada a estas observaciones y reiteramos nuestra disposición para participar en los espacios técnicos que la DIAN estime pertinentes, con el propósito de construir una solución regulatoria que armonice el control aduanero con la realidad operativa de las exportaciones perecederas de Urabá.		
15	21 de septiembre de 2026	C.I UNION DE BANANEROS DE URABA S.A UNIBAN Daniela Lobos Ríos dlobos@augura.com.co	**Señores** **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN** Dirección de Gestión de Aduanas – Subdirección Técnica Aduanera Bogotá D.C. **Asunto: Comentarios y observaciones al proyecto de resolución "Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019", publicado para comentarios el 11 de septiembre de 2026 — Artículo**	No aceptado	Frente a las objeciones al artículo 19 del proyecto, con el cual se pretende eliminar la posibilidad de presentar Solicitud de Autorización de Embarque dentro del lugar de embarque para la jurisdicción de Urabá, especialmente las relativas a las preocupaciones por "*Impacto desproporcionado sobre el sector y contradicción con la facilitación del comercio exterior*", sea lo primero resaltar que actualmente para la exportación de banano ya es necesario presentar Solicitud de Autorización de Embarque -SAE, solo que se permite presentarla en lugar de embarque. Adicionalmente, debe destacarse que la obligación de presentar SAE antes de ingresar a lugar de embarque no implica que este documento no pueda presentarse con datos provisionales. El artículo 353 del Decreto

Información Pública Reservada

			19 (adición del Parágrafo 3 al artículo 385) y Artículo 21 (derogatoria del numeral 5 del artículo 385). Respetados señores: C.I UNION DE BANANEROS DE URABA S.A UNIBAN, identificada con NIT 890904224-2, en su calidad de Comercializadora Internacional de Banano y Plátano de exportación y en ejercicio del derecho de participación ciudadana previsto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, presenta de manera oportuna las siguientes observaciones al proyecto de resolución de la referencia, publicado por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN- en su página web, con el fin de que sean tenidas en cuenta previamente a su expedición definitiva. **1. Disposiciones objeto de observación** El artículo 19 del proyecto adiciona un parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, en virtud del cual las exportaciones de **café, azúcar y banano** realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá dejan de estar cobijadas por la excepción del numeral 4 de dicho artículo (que actualmente las exime de presentar la planilla de traslado antes del ingreso de la mercancía al lugar de embarque). De manera concordante, el artículo 21 del proyecto deroga íntegramente el numeral 5 del mismo artículo 385, que exceptuaba de forma general a toda la mercancía embarcada por esa jurisdicción. En consecuencia, de aprobarse el proyecto en los términos publicados, las		1165 de 2019 no restringe las SAE con datos provisionales con base al lugar de su presentación, sino al tipo de mercancías que requieren de los datos provisionales (mercancías, que, por su naturaleza, características físicas o químicas o circunstancias inherentes a su comercialización, no permitan que el exportador disponga de la información definitiva al momento del embarque), e indica que los datos definitivos se deben entregar a más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes al término de vencimiento de la SAE global. Por otro lado, debe resaltarse que la presentación de una SAE antes de ingresar a lugar de embarque implica que para hacer el traslado desde el lugar en que están las mercancías al lugar de embarque se requiere una planilla de traslado, y que este documento permite al Sistema de Inspección Simultanea (SIIS)- Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) coordinar inspecciones, evitando reprocesos en inspecciones de distintas autoridades o varias aperturas de contenedores, y con ello, agilizando el proceso de inspección de las mercancías, así como los riesgos de deterioro a los que se ve sometida la mercancía y garantizando la seguridad de la cadena logística. En consecuencia, conforme al análisis de impacto realizado por la DIAN antes de elaborar y publicar el proyecto (para lo cual también se apoyó en las observaciones del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que administra el SIIS) se evidencia que la medida tiene el potencial de agilizar y facilitar las operaciones de comercio exterior al permitir coordinar las distintas inspecciones de las distintas autoridades de control. Finalmente, ante las preocupaciones por la estabilidad de la VUCE y del sistema MUISCA, se informa que para efectos de garantizar la funcionalidad de los sistemas, se modificará el plazo de entrada en vigencia del artículo correspondiente, garantizando un plazo prudencial para la realización de pruebas y adecuación de los sistemas y de la operación por parte de los usuarios, dentro del marco de los límites que impone el

Información Pública Reservada

			exportaciones de Banano por Urabá quedarían sujetas al trámite estándar de autorización de embarque: presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE), diligenciamiento de la planilla de traslado e ingreso de la información al Sistema de Inspección Simultánea (SIIS) / Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), con anterioridad al ingreso de la mercancía al lugar de embarque. **2. Razones operativas y logísticas que sustentan la observación** La medida propuesta, aunque justificada por la DIAN en la entrada en funcionamiento de nueva infraestructura portuaria en Urabá, desconoce particularidades propias e ineludibles de la operación logística de exportación de banano, que difieren sustancialmente de las de otras mercancías de exportación general: • Naturaleza perecedera de la fruta. El banano es un producto altamente perecedero, cuya ventana de manipulación, empaque y embarque es extremadamente corta. Cualquier exigencia documental previa que no se ajuste a los tiempos reales de la operación portuaria genera un riesgo directo de deterioro de la fruta y de pérdida económica, contrario al principio de facilitación del comercio exterior que la propia Ley 1609 de 2013 invoca como objetivo rector y que el mismo proyecto normativo cita. • Operación de cross docking en puerto. La logística bananera se estructura sobre la base de		parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013, ley marco de aduanas.

Información Pública Reservada

			cross docking: la fruta proveniente de distintas fincas y consolidadores llega al puerto y se organiza, clasifica y consolida para embarque inmediato, sin pasar por bodegaje intermedio. Esto implica que la información definitiva y exacta de la mercancía que efectivamente se embarcará (cantidades, referencias, unidades de carga) solo se conoce una vez culminado el proceso de cross docking en el propio puerto, momento que en la práctica coincide con el ingreso al lugar de embarque o es incluso posterior a este. Exigir la presentación de la SAE y de la planilla de traslado con la mercancía ya plenamente identificada, antes de dicho proceso, no es operativamente viable para esta cadena logística. • Carga paletizada, no contenerizada. A diferencia de otras cadenas de exportación que se estructuran sobre unidades de carga contenerizadas y por tanto identificables y sellables con antelación, la exportación de banano se realiza mayoritariamente en pallets sueltos, cuya composición final se define en el mismo proceso de cross docking. La ausencia de una unidad de carga cerrada y predefinida dificulta aún más el cumplimiento anticipado de los requisitos documentales que exige el trámite estándar.		

Información Pública Reservada

			• Falta de una VUCE plenamente estabilizada en Urabá y Santa Marta. A la fecha no se cuenta con una funcionalidad de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) plenamente parametrizada y estable para las jurisdicciones de Urabá y de Santa Marta, que son, precisamente, las principales rutas de salida marítima del banano colombiano. Imponer una obligación documental adicional y con mayor anticipación, sin contar previamente con una plataforma tecnológica robusta y probada en esas jurisdicciones específicas, expone a los exportadores a fallas técnicas, reprocesos y demoras que hoy no existen bajo el régimen de excepción vigente. Adicionalmente expone a la comercializadora a reclamaciones por los clientes internacionales por incumplimientos y por calidad. • Impacto desproporcionado sobre el sector y contradicción con la facilitación del comercio exterior. La sumatoria de los factores anteriores (perecibilidad, cross docking, carga no contenerizada y plataforma tecnológica aún no consolidada en los puertos relevantes) hace que la eliminación de la excepción, sin un periodo de transición ni ajustes procedimentales específicos para esta cadena logística, resulte contraria al propósito declarado de facilitación y agilización de las		

Información Pública Reservada

			operaciones de comercio exterior que sustenta la propia Ley Marco de Aduanas y que el proyecto invoca expresamente en sus considerandos. **3. Petición** Con fundamento en lo expuesto, respetuosamente se solicita a la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-: 1. Mantener, para las exportaciones de banano, la excepción actualmente prevista en el numeral 4 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, mientras no se acredite la plena estabilización operativa y tecnológica de la VUCE en las jurisdicciones de Urabá y Santa Marta. Lo anterior, hasta tanto se cuente con evidencia y pruebas operativas que garanticen su correcto funcionamiento en condiciones reales de operación, evitando una implementación en vivo que pueda poner en riesgo los embarques, generar sobrecostos, ocasionar reprocesos logísticos, afectar el cumplimiento de los cierres establecidos por las navieras y comprometer la continuidad y eficiencia de la cadena de exportación. 2. En concordancia a lo anterior, establecer un régimen de transición razonable, previo a la entrada en vigencia de esta modificación específica, que permita a los exportadores de		

Información Pública Reservada

			banano y a los puertos involucrados adecuar sus procesos internos y validar la operatividad del sistema en condiciones reales de cross docking y carga paletizada. 3. De ser posible, convocar una mesa técnica de trabajo con representantes del sector bananero exportador, las agencias de aduanas, gremios y los puertos de Urabá y Santa Marta, con el fin de diseñar un procedimiento de autorización de embarque ajustado a las particularidades operativas de esta cadena logística (perecibilidad, cross docking, carga no contenerizada), antes de la expedición definitiva de la resolución. Agradecemos la atención prestada a la presente comunicación y quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional o a la posibilidad de ampliar estos argumentos en la instancia que la Entidad considere pertinente.		
16	21 de septiembre de 2026	Wilson Riascos Cañas Director de Comercio Exterior de la Agencia de Aduanas Banaduana SAS Nivel 2 Daniela Lobos Ríos dlobos@augura.com.co	**Comentarios al Proyecto de Resolución "Por medio de la cual se modifican la Resolución 46 de 2019" publicado para comentarios el 11-09-2026** **1. Proyecto de resolución Artículo 19. Adición del parágrafo 3 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019.** Adiciónese el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, así: **«Parágrafo 3.** A las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y	Aceptado parcialmente	Frente a la objeción al artículo 19 del proyecto, con el cual se pretende eliminar la posibilidad de presentar Solicitud de Autorización de Embarque dentro del lugar de embarque para la jurisdicción de Urabá, por Trato diferenciado entre Urabá y otras jurisdicciones aduaneras en donde se exporta banano, sin justificación objetiva y razonable, se comparte la observación. Por lo tanto, la eliminación de la facultad de presentar Solicitud de Embarque en lugar de embarque también debe extenderse a otras jurisdicciones que comparten las mismas condiciones logísticas de Urabá y en donde el Sistema de Inspección Simultanea (SIIS)- Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) también funciona,

Información Pública Reservada

			Aduanas de Urabá no les aplica la excepción prevista en el numeral 4 del presente artículo.» Según este parágrafo 3 adicionado al artículo 385 de la resolución 46 de 2019, se elimina la excepción de tramitar planilla de traslado – PT para ingresar al lugar de embarque (zona primaria aduanera) que tenían productos como café, azúcar y banano, pero ojo, solo para la jurisdicción de Urabá, ya que como está concebido ese parágrafo, para las demás jurisdicciones aduaneras (Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, etc) la excepción seguiría aplicando. Conforme a lo anterior, tenemos lo siguiente: Para el sector bananero, el hecho de tener que tramitar Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) y Planilla de Traslado (PT) para ingresar al lugar de embarque, obligara a que la carga debe ingresarse con más días de anticipación a la llegada del buque, para permitir realizar los trámites documentales y que las autoridades realicen sus actividades de control oportunamente para permitir la disponibilidad y que naviera y puerto realicen el embarque, teniendo en cuenta lo siguiente: Para las exportaciones de banano, así como para otros productos, se permite el tramite de la SAE con datos provisionales, que para su diligenciamiento básicamente lo que se necesita son algunas instrucciones prácticamente ya muy establecidas y una proforma, u orden de despacho o de compra, etc, lo que permite diligenciarla y presentarla con varios días de anticipación al embarque (3, 4, 5 o más		conforme lo informado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Ahora bien, frente a los comentarios que indican que para la publicación del proyecto no se hizo un análisis de impacto que lo sustente el proyecto, en tanto en opinión de AUGURA sí se imponen nuevas cargas y que no requiere estudios adicionales, y que para la elaboración del proyecto supuestamente se desconoció el riesgo desproporcionado que causará la medida en razón a la perecibilidad del producto, se informa que actualmente para la exportación de banano es necesario presentar Solicitud de Autorización de Embarque -SAE, solo que se permite presentarla en lugar de embarque. Adicionalmente, debe destacarse que la obligación de presentar SAE antes de ingresar a lugar de embarque no implica que este documento no pueda presentarse con datos provisionales. El artículo 353 del Decreto 1165 de 2019 no restringe las SAE con datos provisionales con base al lugar de su presentación, sino al tipo de mercancías que requieren de los datos provisionales (mercancías, que, por su naturaleza, características físicas o químicas o circunstancias inherentes a su comercialización, no permitan que el exportador disponga de la información definitiva al momento del embarque), e indica que los datos definitivos se deben entregar a más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes al término de vencimiento de la SAE global. Por otro lado, debe resaltarse que la presentación de una SAE antes de ingresar a lugar de embarque implica que para hacer el traslado desde el lugar en que están las mercancías al lugar de embarque se requiere una planilla de traslado, y que este documento permite al Sistema de Inspección Simultanea (SIIS)- Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) coordinar inspecciones, evitando reprocesos en inspecciones de distintas autoridades o varias aperturas de contenedores, y con ello, agilizando el proceso de inspección de las mercancías, así como los riesgos de deterioro a los que se ve sometida la mercancía y garantizando la seguridad de la cadena logística.

Información Pública Reservada

			días), para el trámite de este documento no habría inconveniente. Caso contrario para el diligenciamiento de la PT, se requieren datos reales como: cantidad de bultos, peso bruto, numero de la unidad de carga (contenedor), precinto y placa del vehículo que transporta la fruta, información que solo se conoce una vez llena la unidad de carga, y considerando que, los centros de acopio se encuentran a corta distancia del puerto, adicionado al volumen que se maneja (unos 1200 o más contenedores por semana), que por cada unidad o camión se tiene que tramitar la PT, con las limitaciones de parque automotor en Urabá, unas condiciones de acceso al puerto con vías muy limitadas, la misma operatividad del puerto que aún no opera a un 100% y las condiciones de cosecha y empaque de la fruta para mantener la mayor frescura posible, hacen inviable el trámite de las PT, u obligarían a los exportadores del sector bananero a llevar la carga con mayor anticipación para lograr solventar las vicisitudes que representa la producción de banano y la logística en la Región. Y como el hecho de implementar la PT, conforme a lo indicado por el proyecto en uno de sus considerandos, viene de la mano con el uso del aplicativo VUCE – SIIS, que si bien ha contribuido a mejoras en el proceso de exportación por puertos y aeropuertos, ha sido para productos distintos a banano y otros perecederos, para los cuales en vez de facilitar y agilizar, entorpece, como se ha demostrado en Santa Marta, donde se han hecho varios ensayos y resulta aplicable cuando se trata de un volumen menor de carga, embarques de hasta unos 5 contenedores, pero cuando se trata de		En consecuencia, contrario a lo indicado en el comentario, la DIAN sí hizo un análisis de impacto y de riesgos antes de publicar el proyecto, para lo cual también se apoyó en las observaciones y solicitudes del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que administra el SIIS (las cuales pueden encontrarse en este documento) y no en las peticiones de un operador particular. Ello se evidencia en la Memoria Justificativa y en los considerandos que explican que el SIIS sirve para coordinar inspecciones. No obstante, se desarrollará más para atender a la Observación según la cual la motivación del proyecto de acto administrativo fue insuficiente. Ahora bien, frente a las observaciones en relación con la propuesta de derogación del numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, las cuales también se fundamentan en las preocupaciones frente a la naturaleza perecedera del plátano, que es un producto distinto del banano, pero también exportado por Urabá se reitera que las eventuales demoras al procedimiento aduanero que la medida consistente en exigir la SAE antes de ingresar a lugar de embarque pueda ocasionar (observaciones respecto de las cuales se está en desacuerdo porque los cambios que se proponen no implican mayores cargas, tal y como se indicó para responder a los comentarios frente al artículo 17), se ven contrarrestadas por la coordinación y agilización de las inspecciones que deben realizar las distintas autoridades sobre el producto. Finalmente, frente a la solicitud subsidiaria de condicionar su entrada en vigencia a una validación técnica previa del aplicativo VUCE–SIIS y del sistema MUISCA para volúmenes de carga equivalentes a los que maneja la Región (del orden de 1.200 contenedores semanales), incluyendo la corrección del defecto de reconciliación entre datos provisionales de la SAE y datos exactos de la planilla de traslado, se informa que para efectos de garantizar la funcionalidad de los sistemas, se modificará el plazo de entrada en vigencia del artículo correspondiente.

Información Pública Reservada

			embarques de una cantidad mayor, no es funcional. Adicional a lo anterior, tenemos un inconveniente con el sistema informático de la DIAN (MUISCA) al tramitar exportaciones con datos provisionales, que consiste en que al diligenciar una SAE con datos provisionales por xxx cantidad de bultos y peso, y al diligenciar las PT en la cuales se tienen que poner cantidad de bultos y peso exactos, si la sumatoria de las PT no coincide con la SAE (que prácticamente general y normal que suceda), el sistema genera una inconsistencia, ya que al comparar le aparecerá carga pendiente por ingresar, y en el caso de SAEs que resulten con inspección (documental o física), no le permite al funcionario el cierre o que se autorice el embarque y la solución ha sido: diligencie otra SAE "en lugar de embarque" y que "ojala" resulte con embarque directo, porque si arroja inspección, toca pedir la ayuda de la DIAN para que la actúen y se autorice el embarque siempre y cuando este dentro de los tiempos de naviera y puerto. Con un agravante, y es que para que el sistema de la DIAN perfile o "dispare la selectividad" se requiere que toda la carga correspondiente a la SAE se encuentra dentro del puerto, entonces que va a suceder con un embarque de 20, 30 o más contenedores, los cuales ingresan en distintos momentos o días y si por algún motivo el ultimo contenedor ingresa por decir algo 1 día antes del corte del puerto y la SAE es seleccionada para inspección, lo más seguro es que la inspección se programa para el día siguiente, lo que deja ese contenedor y todo el embarque fuera del corte, con un riesgo bien alto de no embarcar, y esto no es teórico, ya ha sucedido por otro puerto y eso que con		

Información Pública Reservada

			embarques de 3, 4 o 5 contenedores. Para su información, la solución a esto ha sido tramitar SAE y PT por cada contenedor, pero esa no puede ser la solución para Uraba, como ya lo sabemos dónde se maneja un volumen muy alto de contenedores por embarque, la carga documental sería mucho más excesiva. Otro asunto a tener en cuenta es que como está concebido ese parágrafo 3 adicionado al articulo 385 de la resolución 046, resulta inconcebible que para la Región de Urabá, se elimina una facilitación documental y operativa para la exportación de banano que representa un XX% de las exportaciones de este producto, pero la deja para otras jurisdicciones aduaneras. En conclusión, el hecho de que al sector bananero de la Región de Urabá, se le establezca la obligatoriedad de tramitar PT para ingresar al lugar de embarque, en lugar de contribuir a la facilitación y dinamismo del comercio de la Región, lo que va a generar es traumatismos, demoras, pérdida de calidad y frescura de la fruta, sobrecostos, entre otros, por cuanto no se están considerando factores clave como las condiciones de producción, cosecha, logística y comercialización, además de que con un ejemplo muy claro en Santa Marta, no lo estén teniendo en cuenta. Resulta incomprensible que se esté proyectando este cambio, seguramente por gestión de algún operador y no se tenga en cuenta un sector de la producción y demás participes de la cadena, para revisar y verificar las condiciones normativas, técnicas y logísticas, que les permitan tener un panorama más amplio del sector bananero y la Región, y así		

Información Pública Reservada

			implementar las acciones que se estimen convenientes. 2. **Proyecto de resolución Artículo 21. Vigencia y derogatorias.** La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial **y deroga** el inciso segundo del artículo 209 y **el numeral 5 del artículo 385** de la Resolución 46 de 2019. La derogatoria del inciso segundo del artículo 209, resulta beneficiosa para los usuarios que tienen depósito habilitado, ya que con la Ley 2586 de 2026 se eliminó esa sanción y en consecuencia están ajustando la resolución. Y con la derogatoria del numeral 5 del artículo 385, para las exportaciones de productos diferentes a los mencionados en el numeral 4 (café, azúcar y banano y mercancías que se transporten por redes, ductos, tuberías o bandas), se deberá realizar SAE y PT para ingreso al lugar de embarque, **ojo que esto incluye al plátano**, a menos que se lograra que el plátano este en la categoría del banano, por lo demás no vemos objeción, considerando que el volumen de carga es menor y que los productos que se exportan, entre otros aguacate, naranja, limón, provienen de otras zonas, lo que permite conocer las cantidades reales con tiempo de anticipación a la llegada al puerto, por lo que se podrá tramitar la SAE y PT sin mayores contratiempos.		

Información Pública Reservada

			Otros artículos del proyecto no tienen impacto negativo para el sector bananero y de Urabá, incluso algunos artículos como los que establecen procedimientos para la clasificación arancelaria, la declaración juramentada de origen, el exportador autorizado, normativamente no afectan y se ven favorables, igual toca esperar el desarrollo que seguramente harán del sistema para poder aplicar.		
17	21 de septiembre de 2026	Juan Manuel Camargo G. Director ejecutivo direccion@asonav.org ASOCIACIÓN NACIONAL DE NAVIEROS Y AGENTES MARÍTIMOS ASONAV	Doctora **Andrea Caicedo** **Directora de Gestión de Aduanas** Dirección de Impuestos y Adunas Nacionales – DIAN Respetada doctora, Remitimos en el adjunto las observaciones y propuestas de ajuste de ASONAV al Proyecto de Resolución publicado para consulta pública, mediante el cual se proyecta (entre otros) **adicionar un parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019**. Desde el sector marítimo celebramos el interés de la Autoridad Aduanera por resolver la problemática de inmovilización de unidades de carga en recintos portuarios y depósitos. Sin embargo, tras un análisis técnico y operativo, consideramos fundamental ajustar la redacción del artículo 7 propuesto, con el fin de evitar que la exigencia de un "contenedor sustituto" traslade la inmovilización de un activo a otro y genere sobrecostos injustificados a la cadena logística. En el documento adjunto a este mensaje encontrará el detalle de nuestro análisis, así como una propuesta alternativa de redacción que garantiza en todo momento el control y la custodia aduanera sobre la	Aceptado parcialmente	Se acogen las observaciones en relación con el texto del parágrafo 2 que se propone agregar al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019. Sin embargo, no se acoge la propuesta alternativa de redacción en tanto se desiste de la propuesta de parágrafo 2 ya que, como se señala en este comentario, y como lo indican otros usuarios aduaneros, la medida presenta vacíos respecto a quien asume los costos de cambio de contenedor y de almacenamiento en caso de mercancía abandona a favor de la Nación, y asimismo, genera duda respecto a la cadena de custodia de las mercancías o las responsabilidades de los distintos actores logísticos que podrían intervenir en el proceso de vaciado.

Información Pública Reservada

			mercancía, permitiendo al mismo tiempo la devolución oportuna del equipo de transporte a su legítimo tenedor. Agradecemos de antemano la recepción de estos comentarios y quedamos a su entera disposición para ampliar cualquier aspecto técnico que la entidad requiera. Atentamente, Juan Manuel Camargo G. Director Ejecutivo xxxxxxxxxxxxxxx Doctora **Andrea Caicedo** **Directora de Gestión de Aduanas** Dirección de Impuestos y Adunas Nacionales – DIAN **Referencia:** Comentarios ASONAV a proyecto de resolución Respetada doctora, Hago referencia al proyecto de resolución que fue publicado en este vínculo1, y en concreto a su artículo 7, que reza: *"**Artículo 7. Adicionar el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019.** Adiciónese el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019, así:* *"**Parágrafo 2.** Se podrá permitir el cambio de contenedor o de unidad de carga que contienen mercancías sobre las cuales procede la medida cautelar de aprehensión y decomiso o sobre las cuales operó el abandono legal, permitiendo su traslado a otro contenedor o unidad de carga bajo la condición de que el titular de las mercancías asuma los costos del		

Información Pública Reservada

			vaciado, inclusive con posterioridad a la presentación de la planilla de recepción. *"La solicitud de cambio del contendor o de la unidad de carga la podrá realizar el transportador, el agente de carga internacional, el titular del puerto o muelle, el consignatario de la mercancía o quien tenga derecho sobre el contenedor o la unidad de carga, por escrito ante el Grupo Interno de Trabajo de Registro y Control Usuarios Aduaneros de la División de la Operación Aduanera o la dependencia que haga sus veces. En todos los casos, quien realice la solicitud de cambio de unidad de carga deberá presentar una nueva unidad de carga para garantizar el desarrollo de la operación.* *"Este procedimiento deberá garantizar en todo momento la trazabilidad de la mercancía, la preservación del control aduanero, la integridad de la cadena logística y las demás medidas que se consideren necesarias para asegurar el adecuado control de la operación*." ASONAV celebra la intención de la Autoridad Aduanera de generar mecanismos que permitan la liberación de las unidades de carga que se encuentran inmovilizadas por situaciones relacionadas con las mercancías que transportan. Sin embargo, consideramos que la redacción propuesta puede resultar **inviable y contraproducente** desde el punto de vista operativo, por las siguientes razones: **1. Naturaleza del contenedor y desequilibrio operativo**		

Información Pública Reservada

			1.1 El contenedor constituye un equipo fundamental en el transporte internacional de mercancías y, en el modelo habitual de operación marítima, las líneas navieras lo **prestan** temporalmente a los usuarios (importadores o exportadores) para el desarrollo de la operación de transporte. 1.2 Si los usuarios no devuelven el contenedor a tiempo, incurren en cobros por moras, que se causan día tras día hasta que el contenedor finalmente es devuelto. 1.3 Más allá de esa consecuencia económica, de carácter privado, la no devolución del contenedor afecta la continuidad de la cadena logística y la capacidad de atender nuevas operaciones de comercio exterior. 1.4 La aprehensión o el abandono legal de una mercancía son situaciones relacionadas con la mercancía y con las obligaciones o actuaciones que correspondan a sus titulares o responsables. Son situaciones que se escapan del ámbito de control y responsabilidad de las líneas navieras. 1.5 Por lo anterior, las consecuencias operativas de estas situaciones no pueden trasladarse al propietario del contenedor. 1.6 En ese sentido, el objetivo de la modificación debería ser que la medida aduanera recaiga sobre la mercancía, manteniendo intacto el control de la autoridad sobre ella, pero permitiendo simultáneamente que el contenedor pueda ser liberado y devuelto a quien tenga derecho sobre este.		

Información Pública Reservada

			2. Incoherencia en la exigencia de un contenedor sustituto 2.1 La norma proyectada condiciona el cambio de unidad de carga a que quien realice la solicitud "presente una nueva unidad de carga para garantizar el desarrollo de la operación". 2.2 Consideramos que esta exigencia produce una situación en la que, para recuperar un equipo que se encuentra inmovilizado, sea necesario poner a disposición e inmovilizar otro equipo. 2.3 De esta manera, la medida no resuelve el problema que pretende solucionar, sino que traslada la inmovilización de una unidad de carga a otra y mantiene la afectación a la disponibilidad de equipos necesarios para el funcionamiento normal de la cadena logística. 2.4 Si el propósito de la modificación es permitir el vaciado de la unidad de carga y facilitar su devolución a quien tiene derecho sobre ella, consideramos que la presentación de un contenedor sustituto no debería constituir una condición para lograr dicha liberación. **3. El contenedor no debe convertirse en un mecanismo de almacenamiento permanente** 3.1 El contenedor es un medio de transporte y un equipo destinado a facilitar el movimiento de mercancías dentro de la cadena logística. 3.2 El contenedor no debería convertirse, como consecuencia de una medida administrativa, en un mecanismo de almacenamiento		

Información Pública Reservada

			indefinido de mercancías aprehendidas o en abandono. 3.3 La solución regulatoria debería permitir separar, cuando las circunstancias lo permitan, la situación jurídica de la mercancía de la situación física del equipo que la transporta. 3.4 De esta manera, la autoridad puede conservar plenamente la custodia, trazabilidad y disponibilidad de la mercancía para las actuaciones aduaneras correspondientes, mientras que el equipo de transporte puede continuar cumpliendo su función dentro de la cadena logística. **PETICIÓN / SUGERENCIA DE REDACCIÓN** Pensamos que la norma es necesaria, pero debe redactarse en función de la problemática real. Por eso proponemos esta redacción: ***Parágrafo 2.*** *Respecto de mercancías sobre las cuales recaiga la medida cautelar de aprehensión y decomiso o respecto de las cuales haya operado el abandono legal, procede la devolución inmediata del contenedor o unidad de carga en que hayan sido transportadas.* *La DIAN autorizará la liberación y devolución del contenedor o unidad de carga a más tardar dentro de los tres (3) días hábiles en que reciba una solicitud en ese sentido, por parte del transportador, el agente de carga internacional, el titular del puerto o muelle, el consignatario de la mercancía o quien tenga derecho sobre el contenedor o la unidad de carga. La solicitud debe presentarse por escrito ante el Grupo Interno de Trabajo de Registro y Control Usuarios*		

Información Pública Reservada

			Aduaneros de la División de la Operación Aduanera o la dependencia que haga sus veces. *Autorizada la devolución del contenedor o unidad de carga, dicha devolución debe ejecutarse en un término máximo de siete (7) días hábiles. Para el efecto, el titular del recinto portuario o depósito habilitado en que se encuentren las mercancías aprehendidas, decomisadas o en estado de abandono, deberá vaciar el contenedor, hacer inventario y trasladarlas, bajo las condiciones y controles que garanticen su adecuada custodia y disponibilidad para las actuaciones aduaneras correspondientes.* *Los costos derivados del vaciado, manipulación, traslado y demás operaciones necesarias serán asumidos por el titular de las mercancías, sin perjuicio de las responsabilidades a que haya lugar, pero no se exigirá el pago previo de esos costos para liberar el contenedor o unidad de carga.* *En todos los casos, el procedimiento deberá garantizar la plena trazabilidad de las mercancías, la preservación del control aduanero, la integridad de la cadena logística.* *La autorización de devolución del contenedor o unidad de carga no afectará las medidas cautelares, los procedimientos de aprehensión y decomiso, ni las consecuencias jurídicas derivadas del abandono legal de las mercancías.* Atentamente,		

Información Pública Reservada

18	21 de septiembre de 2026	Andres Reyes Pelaez andres_reyes@gecolsa.com.co Alan Osorio Duque alan_osorio@gecolsa.com.co Christian Alexander Cabra Sierra cristian.cabra@soe360.com.co Angela María Valderrama Amado angela_valderrama@gecolsa.com.co GENERAL DE EQUIPOS DE COLOMBIA SA GECOLSA	Señores **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN** **DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE ADUANAS** **dir_aduanas@dian.gov.co** **SONIA XIMENA ROJAS ARDILA** **DIRECTORA DE ADUANAS** **srojasa@dian.gov.co** **ALEXANDRA OYUELA MANCERA** **aoyuelam@dian.gov.co** **ASUNTO. COMENTARIOS Y OBSERVACIONES POR PARTE DE GENERAL DE EQUIPOS DE COLOMBIA SA GECOLSA AL PROYECTO DE RESOLUCIÓN PUBLICADO EL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2026, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE MODIFICAR LA RESOLUCIÓN 46 DE 2019.** Respetados señores **GENERAL DE EQUIPOS DE COLOMBIA SA GECOLSA**, en ejercicio del espacio de participación dispuesto por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN respecto del proyecto de resolución de la referencia, manifiesta de manera inequívoca su respaldo a la adopción y fortalecimiento de medidas efectivas dirigidas a prevenir y combatir la utilización de maquinaria en actividades ilícitas, particularmente aquellas asociadas a la explotación ilícita de minerales, el deterioro ambiental y los riesgos conexos que este fenómeno representa para la legalidad y la economía nacional, precisamente por la relevancia de esa finalidad, **GECOLSA** considera que la regulación definitiva debe trascender la sola concentración de los lugares habilitados para el ingreso de la maquinaria y estructurarse sobre un	Aceptado parcialmente	Teniendo en cuenta que en su comunicación GECOLSA indica que se revise la medida de reducir los lugares actualmente habilitados para el ingreso de la maquinaria amarilla; que se evalúe la efectividad histórica de las restricciones vigentes para explicar, con soporte objetivo, la relación entre la reducción de puntos de ingreso y la disminución esperada del riesgo de utilización de maquinaria en actividades ilícitas; que se preserve y fortalezca, dentro del marco jurídico vigente, el tratamiento diferenciado que el régimen aduanero reconoce a los Operadores Económicos Autorizados tipo importador, y estudiar mecanismos equivalentes para operadores que acrediten estándares comparables de seguridad, cumplimiento, trazabilidad y gestión del riesgo, entre otras sugerencias, en primer lugar se explicará el origen de la medida que se propone, para así dar respuestas a las solicitudes y dudas de la compañía. De esta forma, es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables.

Información Pública Reservada

			modelo integral de gestión del riesgo que permita identificar y diferenciar a los operadores según estándares objetivos de confiabilidad y cumplimiento, fortalecer la identificación, individualización y trazabilidad de los equipos a lo largo de su cadena de comercialización, caracterizar el universo de importadores habituales y ocasionales, articular los controles de las autoridades competentes, preservar un tratamiento regulatorio diferenciado para quienes acrediten estándares superiores de seguridad y gestión del riesgo, como ocurre con los Operadores Económicos Autorizados – OEA; y evaluar, con fundamento en información objetiva y verificable, tanto la eficacia de las restricciones propuestas como sus efectos sobre la competencia, la capacidad logística, los costos y la continuidad de las operaciones legítimas. En consecuencia, GECOLSA propone fortalecer y focalizar los controles Estatales y las variables en las que efectivamente pueda materializarse el riesgo que la regulación pretende prevenir. Con fundamento en lo anterior y en todas las consideraciones previstas en el presente escrito, **GECOLSA** respetuosamente solicita a la DIAN evaluar las siguientes medidas antes de expedir la regulación definitiva: 1. Revisar la necesidad de reducir los lugares actualmente habilitados para el ingreso de la maquinaria objeto del proyecto y, en particular, evaluar la conveniencia de conservar puntos de ingreso que resulten logística y técnicamente adecuados, entre ellos Buenaventura, cuando el riesgo pueda ser administrado		Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la

Información Pública Reservada

			mediante controles equivalentes o reforzados. 2. Realizar y documentar una caracterización del universo completo de importadores —habituales y ocasionales— de las subpartidas objeto de intervención durante un período representativo, utilizando exclusivamente información que pueda ser tratada legalmente, con el fin de identificar variables objetivas de riesgo y evaluar la relación entre lugar de ingreso y eventual desviación posterior de los equipos. 3. Evaluar la efectividad histórica de las restricciones vigentes y explicar, con soporte objetivo, la relación entre la reducción de puntos de ingreso y la disminución esperada del riesgo de utilización de maquinaria en actividades ilícitas. 4. Preservar y fortalecer, dentro del marco jurídico vigente, el tratamiento diferenciado que el régimen aduanero reconoce a los Operadores Económicos Autorizados tipo importador, y estudiar mecanismos equivalentes para operadores que acrediten estándares comparables de seguridad, cumplimiento, trazabilidad y gestión del riesgo. 5. Evaluar, con las autoridades competentes, un esquema de trazabilidad de los equipos que permita su adecuada individualización y el seguimiento de la información		Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que

Información Pública Reservada

			jurídicamente relevante durante la cadena de comercialización, respetando las competencias institucionales, la protección de datos y las reservas legales. 6. Promover la articulación entre DIAN, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, UIAF, Superintendencia de Sociedades y demás autoridades competentes para evaluar controles sectoriales basados en riesgo, evitando duplicidades y sin extender competencias por fuera de la habilitación legal. 7. Evaluar la procedencia del trámite de Abogacía de la Competencia previsto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 respecto del proyecto y de las alternativas regulatorias que eventualmente se incorporen. 8. Realizar una evaluación específica de capacidad logística y operativa de los lugares que permanecerían habilitados, incluyendo infraestructura portuaria, patios, manipulación de maquinaria pesada, conectividad terrestre y capacidad de inspección aduanera. 9. Cuantificar, en la medida posible, los impactos logísticos y económicos derivados de la modificación de rutas, particularmente para mercancías originadas en Asia y destinadas al occidente y suroccidente del país, de forma que la decisión incorpore los		se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a las jurisdicciones de Barranquilla y Buenaventura. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado. Asimismo, se acoge la solicitud de establecer un régimen de transición para las mercancías que ya hayan sido embarcadas y destinadas a Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta para el momento de la entrada en vigencia de la resolución, en aras de respetar el principio de seguridad jurídica de los usuarios que realizaron negocios jurídicos al amparo del texto de la resolución 46 de 2019 (antes de esta modificación).

Información Pública Reservada

			objetivos de facilitación y competitividad previstos en la Ley 1609 de 2013. 10. Exponer de manera diferenciada la justificación técnica y de riesgo correspondiente a cada grupo de nuevas subpartidas incorporadas a la restricción, especialmente respecto de maquinaria de uso general en infraestructura y construcción. 11. Incorporar un régimen de transición objetivo y verificable para operaciones iniciadas antes de la entrada en vigencia de la resolución definitiva, evitando afectaciones desproporcionadas a operaciones comerciales y logísticas previamente estructuradas. En razón de todo lo anterior la observación central de **GECOLSA** no consiste, por tanto, en solicitar una reducción de los controles, por el contrario, propone que el control sea más profundo, trazable y focalizado, donde la concentración de determinados equipos en un número reducido de lugares de ingreso puede facilitar actuaciones de fiscalización en frontera; sin embargo, esa circunstancia no permite concluir, por sí sola, que se reduzca en igual proporción el riesgo de que una máquina legalmente importada sea posteriormente desviada hacia una actividad ilícita, por lo que bajo el presente orden de ideas la regulación debería distinguir con precisión entre el control del ingreso de la mercancía al país y la gestión integral del riesgo durante las etapas posteriores de adquisición, comercialización, movilización y utilización		

Información Pública Reservada

			del activo, con controles y soportes que permitan la efectividad de su implementación y de conocimiento no solo del importador sino adicionalmente de su compradores iniciales y subsiguientes. En ese sentido, **GECOLSA** considera que la efectividad del control no debería medirse únicamente por el número de lugares habilitados para el ingreso de la maquinaria, sino por la capacidad institucional del Estado Colombiano para conocer al operador que la importa, identificar e individualizar el equipo, verificar la legitimidad de la operación y asegurar razonablemente su trazabilidad dentro de la cadena de comercialización. **GECOLSA** reconoce la gravedad de la explotación ilícita de minerales y comparte que el Estado adopte medidas eficaces para impedir que maquinaria de construcción, excavación, movimiento de tierras o dragado sea utilizada para facilitar actividades ilícitas, por lo que la discusión no debe plantearse, entonces, como una oposición entre control y comercio exterior ya que la verdadera cuestión consiste en establecer si el mecanismo seleccionado identifica adecuadamente el punto en el cual se materializa el riesgo y si la intensidad de la restricción guarda una relación objetiva con la reducción esperada de ese riesgo. De esta manera se observa que el proyecto propone modificar el numeral 5 del Artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 y concentrar el ingreso de determinadas máquinas o maquinaria amarrilla comprendidas en subpartidas de las partidas 84.29, 84.30 y 89.05 en puertos ubicados en Cartagena y Riohacha y así mismo para determinadas partes clasificadas en las subpartidas 8431.41 y 8431.42 prevé, además, puntos		

Información Pública Reservada

			de ingreso en Cartagena, Bogotá – Aeropuerto Internacional El Dorado – y Riohacha, frente al régimen actualmente aplicable, por lo que se observa que la propuesta reduce de manera material el conjunto de lugares habilitados para varias de las mercancías concernidas. La concentración puede facilitar la especialización de funcionarios, la inspección física, el perfilamiento de operaciones y la coordinación de controles en frontera y es claro que esa utilidad potencial debe reconocerse, no obstante, si la finalidad específica que explica la modificación es reducir el riesgo de utilización posterior de maquinaria en minería ilegal, resulta necesario demostrar cómo la supresión de determinados lugares de ingreso produce una reducción verificable de ese riesgo, especialmente cuando la mercancía puede haber sido importada, nacionalizada y adquirida lícitamente antes de una eventual desviación posterior, por lo que en criterio de **GECOLSA** la nacionalización es solamente uno de los momentos de la cadena y una vez cumplidas las formalidades aduaneras y obtenido el levante, el riesgo relevante puede desplazarse hacia la comercialización, financiación, transferencia, movilización, localización y utilización del equipo y/o maquinaria amarilla, por ello, concentrar el control físico en determinados puertos puede modificar el lugar en el que la Administración Estatal ejerce el control de ingreso, pero no necesariamente resuelve, sin mecanismos complementarios, el riesgo que se materializa después de la importación. Si el riesgo regulatorio identificado se materializa fundamentalmente en la eventual desviación de maquinaria legalmente importada hacia actividades		

Información Pública Reservada

			ilícitas, resulta necesario examinar si el lugar físico de ingreso constituye la variable de riesgo determinante o si la política pública debe complementarse con controles asociados al sujeto que importa, la trazabilidad del activo, las características de la operación, su cadena posterior de comercialización y al sujeto que por supuesto adquiere o compra la maquinaria tanto de manera inicial como posterior. Con todo lo dicho **GECOLSA** considera especialmente conveniente que la decisión definitiva esté precedida por una caracterización integral del mercado utilizando la información que repose legítimamente en los sistemas de la DIAN y cuando proceda mediante articulación con las demás autoridades competentes, por lo que el análisis no debería limitarse a los importadores de mayor tamaño, reconocimiento o habitualidad, sino comprender el universo completo de operadores que durante un período estadísticamente representativo hayan realizado importaciones de las subpartidas objeto de intervención. Sin formular inferencia alguna sobre la legalidad de operadores determinados, la caracterización permitiría evaluar variables tales como lo podrían ser a manera de ejemplo el número de importadores, habitualidad u ocasionalidad, cantidad de operaciones, número de unidades, subpartidas utilizadas, lugares de ingreso, **concentración y ubicación geográfica de operación en tiempo real de operación**, información disponible sobre compradores o destinatarios cuando jurídicamente pueda ser utilizada, individualización de los activos y cualquier otra variable objetiva que permita establecer perfiles de riesgo y de esta		

Información Pública Reservada

			manera el propósito no sería presumir irregularidad por el tamaño, frecuencia o naturaleza del importador, sino identificar objetiva y empíricamente qué variables presentan una correlación útil con el riesgo que la regulación pretende administrar y a partir de esa información la **DIAN** podría establecer si existe evidencia de que los lugares que se propone excluir presentan una exposición diferencial al riesgo, si la concentración portuaria mejora materialmente la capacidad de detección y utilización posterior de la maquinaria en actividades ilícitas como lo es la minera ilegal y si existen medidas de trazabilidad, perfilamiento o debida diligencia que puedan complementar para operadores de menor riesgo en razón y entre otros factores a su tamaño, experiencia, presencia en el mercado, certificaciones en sus operaciones y así sustituir restricciones geográficas más gravosas para estos. **GECOLSA** considera que el régimen vigente ofrece un antecedente normativo de particular importancia ya que el Artículo 126 de la Resolución 46 de 2019 establece, como excepción general a las restricciones de ingreso, las importaciones realizadas por un Operador Económico Autorizado –OEA– tipo importador, esta previsión demuestra que el propio régimen aduanero colombiano reconoce que la acreditación de estándares superiores de seguridad y confiabilidad puede justificar un tratamiento diferenciado en materia de restricciones de ingreso. Así mismo **GECOLSA** considera que la condición OEA no puede ser presentada como una barrera cerrada de acceso al mercado ya que el Artículo 5 del Decreto 3568 de 2011 dispone expresamente que la autorización es de adhesión voluntaria, que pueden acceder a ella pequeñas,		

Información Pública Reservada

			medianas y grandes empresas y que no constituye requisito para realizar operaciones de comercio exterior y en consecuencia **GECOLSA** no propone desconocer el carácter voluntario del programa ni convertir, mediante una disposición carente de habilitación suficiente la calidad OEA en un requisito general obligatorio para toda importación, sin embargo, lo que sí resulta jurídicamente defendible es reconocer el valor regulatorio de los estándares ya acreditados por los OEA y utilizarlos como referente para un **esquema de control diferenciado basado en riesgo**, puesto que la Resolución 67 de 2016 exige a los importadores OEA, entre otros elementos, un sistema de administración de riesgos enfocado en la cadena de suministro internacional que contemple actividades ilícitas como lavado de activos, contrabando, narcotráfico, terrorismo, financiación del terrorismo y tráfico de armas, así como procedimientos documentados para establecer el nivel de riesgo y la confiabilidad de sus asociados de negocio. **GECOLSA** considera que los operadores que voluntariamente han acreditado ante el Estado Colombiano estándares superiores de seguridad, cumplimiento y gestión del riesgo —como ocurre con quienes ostentan la calidad de Operador Económico Autorizado— constituyen un referente objetivo que merece ser considerado en el **diseño de controles diferenciados**, sin perjuicio de establecer mecanismos equivalentes, generales y accesibles para aquellos operadores que acrediten condiciones comparables de confiabilidad y trazabilidad y precisamente bajo esa lógica se hace totalmente necesario e indispensable contar con una alternativa regulatoria consiste en preservar, en la medida jurídicamente		

Información Pública Reservada

			procedente, las excepciones o facilidades aplicables a operadores OEA y diseñar para los demás operadores mecanismos equivalentes de acreditación, información y control que respondan al riesgo específico de las mercancías, donde el criterio no debería ser el tamaño de la empresa o competidor sino la capacidad demostrada para gestionar riesgos, conocer contrapartes, conservar información, individualizar los equipos y cooperar con las autoridades, siendo necesario contar con todos los soportes que permitan acreditar el cumplimiento de estas obligaciones y cargas. La maquinaria objeto del proyecto presenta una característica relevante para la política de control Estatal ya que se trata, en términos generales, de activos susceptibles de individualización mediante números de serie, PIN, monitoreo GPS en tiempo real para su ubicación u otros identificadores técnicos según el tipo de equipo y esa característica permite explorar, dentro de las competencias legales de cada autoridad y con respeto por las reglas de protección de información y reserva, un modelo de trazabilidad que acompañe al activo más allá de su ingreso al territorio aduanero nacional, por lo que en dicha medida **GECOLSA** es partidaria que el modelo a implementar podría evaluar, entre otros componentes, la identificación del importador, individualización del equipo, registro de la operación de importación, identificación del primer adquirente y los subsiguientes, mecanismos de actualización frente a transferencias relevantes, controles sobre movilización cuando la regulación sectorial así lo exija y mecanismos de consulta o interoperabilidad entre autoridades, por lo que **GECOLSA** no propone en estas observaciones un sistema tecnológico específico ni se afirma que todas esas		

Información Pública Reservada

			obligaciones puedan ser impuestas por la DIAN mediante el proyecto actual por lo que se solicita es que la Administración evalúe, junto con las autoridades competentes, la viabilidad jurídica y técnica de una trazabilidad integral. Para **GECOLSA** el objetivo y la eficiencia es que el control no termine con el levante, puesto que si la preocupación Estatal se refiere a la destinación ilícita posterior de un activo inicialmente importado de manera legal, la política pública debe procurar conservar información suficiente para reconstruir su cadena de titularidad, comercialización o geolocalización en tiempo real en los eventos y bajo las condiciones que autorice la ley atacando así y de manera integral la verdadera problemática que la DIAN considera pertinente enfrentar y que corresponde a la utilización o destinación de determinados bienes a actividades ilegales. Guardando total simetría a lo indicado hasta este punto para **GECOLSA** la naturaleza del fenómeno aconseja una respuesta interinstitucional, ya que la **DIAN** tiene competencias aduaneras y dispone de información esencial sobre importaciones mientras que otras autoridades cuentan con competencias diferentes en materia de comercio exterior, prevención de riesgos de lavado de activos y financiación del terrorismo, supervisión societaria, protección de la competencia, registro y control sectorial, por lo que ninguna de esas competencias debe confundirse ni ampliarse por vía interpretativa y precisamente por ello, **la respuesta debería diseñarse mediante coordinación interinstitucional y dentro de las atribuciones legales de cada entidad,** puesto que para el efecto y en particular, la Superintendencia de		

Información Pública Reservada

			Sociedades publicó en 2026 una nueva Circular Básica Jurídica, Circular Externa 100-000020 del 2 de julio de 2026, que contiene el marco vigente de sus programas de supervisión, incluidos SAGRILAFT, el Régimen de Medidas Mínimas y PTEE, por lo que **GECOLSA** considera pertinente que las autoridades competentes evalúen si la importación y comercialización profesional de determinadas categorías de maquinaria, cuando hayan sido objetivamente identificadas como expuestas a riesgos especiales, amerita estándares sectoriales reforzados de conocimiento de contraparte, gestión del riesgo, conservación de información y trazabilidad, sin que la adopción de estos estándares técnicos y objetivos estén llamados a ser implementados en razón al tamaño, patrimonio o nivel de ingresos de los competidores en el mercado ya que precisamente dicha distinción puede ocasionar que determinadas estructuras se aprovechen de dichos parámetros precisamente para burlar la ley, pasar por desapercibidas y hacer inanes o ineficaces los controles pretendidos por el Estado Colombiano, generando en efecto no deseado y de contera en mayores controles para las estructuras y competidores que hoy por hoy ya cuentan con mayores cargas regulatorias en relación de aquellos que no las tienen entre otros por su tamaño, patrimonio y niveles de ingresos, sin que se puedan concluir que por dichas condiciones no puedan destinar bienes a actividades ilegales. Ese análisis debe descansar en la naturaleza del riesgo y no en una presunción adversa frente a empresas según su tamaño, manifestado que la dimensión económica de un operador puede ser una variable regulatoria legítima		

Información Pública Reservada

			cuando la ley así lo dispone, pero no necesariamente captura por sí sola el riesgo inherente a determinadas operaciones y si el Estado identifica un riesgo sectorial relevante, resulta razonable estudiar si los instrumentos preventivos deben considerar también la actividad desarrollada, las características de los bienes, la frecuencia de las operaciones, los destinos geográficos y otros factores verificables y comprobables en todo momento como lo es se insiste la posición geográfica de la maquinaria en tiempo real. Por otra parte **GECOLSA** considera que no hay que olvidar o dejar a un lado que la concentración de los puntos de ingreso y cualquier eventual esquema especial de habilitación o acreditación conforme lo prevé el proyecto normativo pueden incidir sobre las condiciones de acceso y operación en el mercado y por ello **GECOLSA** considera pertinente que la **DIAN** evalúe la procedencia del mecanismo de Abogacía de la Competencia previsto en el Artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 ya que este parámetro normativo faculta a la Superintendencia de Industria y Comercio para rendir concepto previo, a solicitud o de oficio, sobre proyectos de regulación Estatal que puedan tener incidencia sobre la libre competencia y si bien el concepto no es vinculante se tiene que la autoridad que se aparte de él debe expresar las razones correspondientes. Para **GECOLSA** la solicitud de evaluación competitiva debe comprender la regulación en su integridad y no únicamente la restricción portuaria y también cualquier alternativa que establezca requisitos especiales para determinados operadores debe analizarse desde los principios de necesidad,		

Información Pública Reservada

			objetividad y acceso no discriminatorio puesto que el propósito legítimo de gestionar riesgos no debe traducirse en barreras injustificadas de entrada, por ello, cualquier esquema diferenciado debería estructurarse sobre condiciones objetivas, generales, transparentes y razonablemente accesibles a los operadores que acrediten los estándares exigidos, evitando que los mecanismos legítimos de gestión del riesgo se transformen en barreras injustificadas de acceso al mercado. Así mismo el análisis regulatorio también debería incorporar la realidad logística del país y los patrones de abastecimiento internacional de esta clase de bienes ya que entre otros factores se debería evaluar la capacidad logística de los puntos que permanecerían habilitados, la capacidad operativa de la autoridad aduanera, el impacto sobre fletes de maquinaria procedente de Asia y los efectos sobre operaciones destinadas al suroccidente del país y en particular la exclusión de Buenaventura para mercancías que actualmente pueden ingresar por ese puerto merece una evaluación técnica específica ya que para equipos fabricados o embarcados en Asia y destinados al occidente o suroccidente colombiano la obligación de utilizar puertos del Caribe puede alterar rutas marítimas, generar trayectos terrestres adicionales y aumentar costos de transporte, seguros, manipulación, almacenamiento y tiempos de entrega, donde la magnitud de esos efectos debe ser cuantificada, por lo que **GECOLSA** no propone asumirlos como hechos uniformes para todas las operaciones, sino que solicita que sean incorporados expresamente en el análisis regulatorio.		

Información Pública Reservada

			Antes de concentrar un volumen adicional de maquinaria en Cartagena y Riohacha resulta razonable evaluar capacidad portuaria efectiva, infraestructura disponible para manejo de equipos sobredimensionados o de alto peso, disponibilidad de patios, servicios logísticos, conectividad terrestre, capacidad de inspección y recursos de la DIAN, donde una medida de control que genere cuellos de botella o desplazamientos logísticos significativos puede producir externalidades que terminen trasladándose a proyectos de infraestructura, construcción, minería legal, agricultura y otros sectores productivos que utilizan maquinaria de esta naturaleza, recordando en este punto que la Ley 1609 de 2013 exige, además, que las disposiciones aduaneras tengan en cuenta la facilitación, la agilidad y la competitividad del comercio exterior y si bien ello no impide establecer restricciones justificadas por razones de control sí exige que la autoridad pondere sus costos y demuestre que la medida seleccionada es consistente con el sistema de gestión del riesgo que inspira el régimen. A su turno el proyecto regulatorio amplía el universo de subpartidas sometidas a restricción por lo que la memoria justificativa explica que algunas de las máquinas adicionadas pueden ser utilizadas directamente en actividades de explotación ilícita y que otras, aun siendo de uso general en infraestructura o construcción, pueden facilitar indirectamente la apertura o nivelación de vías y accesos, por lo que la finalidad preventiva es comprensible, sin embargo, precisamente porque algunas categorías tienen usos lícitos amplios y ordinarios, la decisión exige una fundamentación diferenciada por tipo de bien y riesgo, por		

Información Pública Reservada

			lo que en este punto **GECOLSA** recomienda que la **DIAN** haga explícitos los elementos objetivos utilizados para determinar entre otros y como mínimo (i) por qué cada nueva subpartida requiere el mismo nivel de restricción, (ii) cuál es la evidencia disponible sobre su utilización o exposición al fenómeno que se pretende combatir, (iii) por qué la reducción de puntos de ingreso constituye una medida idónea frente a ese riesgo, y (iv) qué alternativas menos restrictivas fueron evaluadas, donde esto es en razón a que la memoria justificativa del proyecto indica que no se cuenta con estudios técnicos adicionales y refiere el análisis técnico y jurídico interno de la Subdirección Técnica Aduanera, por ello, una exposición más detallada de la evidencia y metodología fortalecería la motivación y la legitimidad regulatoria de la decisión. **GECOLSA** observa que el proyecto prevé, de acuerdo con su Artículo 21 una entrada en vigencia a los quince (15) días de su publicación en diario oficial, y si bien ese término coincide con el mínimo previsto en el parágrafo 2 del Artículo 1 de la Ley 1609 de 2013 para decretos y resoluciones expedidos en desarrollo de la ley marco de aduanas, salvo las excepciones allí contempladas, el cumplimiento del término mínimo de vigencia no elimina la conveniencia de una regla transitoria para operaciones comerciales y logísticas iniciadas bajo el régimen anterior, pudiendo así generar graves afectaciones no solo económicas, logísticas sino además sociales y contractuales al mercado, debiendo así tenerse presente que la importación de maquinaria pesada entre otros involucra órdenes de compra emitidas con antelación, fabricación contra pedido, reservas de espacio, contratos de transporte, embarques, tránsito internacional, financiación y compromisos		

Información Pública Reservada

			de entrega asumidos frente a clientes, por lo que una modificación de los lugares habilitados puede afectar operaciones cuya ruta logística ya se encontraba definida antes de la publicación de la regulación definitiva. Por razones de seguridad jurídica y proporcionalidad, GECOLSA recomienda incorporar una disposición transitoria basada en hitos verificables —por ejemplo, fecha de orden de compra, documento de transporte, reserva confirmada o embarque, según el criterio que la DIAN considere jurídicamente adecuado— que permita culminar bajo las reglas previamente aplicables aquellas operaciones iniciadas de buena fe antes de la entrada en vigencia de la modificación, por lo que en todo caso la regla en cuestión debe ser objetiva, temporal y susceptible de verificación documental. Finalmente **GECOLSA** reitera su respaldo a las iniciativas Estatales dirigidas a prevenir la utilización de maquinaria amarilla en minería ilegal y otras actividades contrarias al ordenamiento jurídico, **GECOLSA** considera que la finalidad perseguida por el proyecto es legítima y de especial importancia para la protección del ambiente, la legalidad económica y la seguridad de las cadenas de suministro y precisamente por esa razón, estima que el diseño regulatorio puede fortalecerse mediante un enfoque que combine control en frontera, perfilamiento de riesgo del operador, individualización del activo, trazabilidad posterior, coordinación interinstitucional y reconocimiento de estándares acreditados de confiabilidad, por lo que concentrar el ingreso puede ser una herramienta de control pero no debería convertirse sin evidencia suficiente en sustituto de una		

Información Pública Reservada

			política integral sobre el riesgo que se manifiesta después de la nacionalización. En criterio de **GECOLSA** la finalidad legítima de combatir la minería ilegal no exige escoger entre facilitación del comercio y control, exige es identificar correctamente dónde se materializa el riesgo y diseñar el control sobre ese punto y si el riesgo se encuentra en la eventual desviación de maquinaria hacia actividades ilícitas después de su importación, la respuesta regulatoria debería considerar no solo por dónde ingresa el activo, sino quién lo importa, bajo qué estándares de cumplimiento opera, cómo se individualiza el equipo y qué mecanismos permiten preservar razonablemente su trazabilidad posterior. **GECOLSA** manifiesta su disposición para aportar, dentro de los espacios que la **DIAN** considere pertinentes, información técnica sobre la logística de importación de maquinaria, procesos de individualización de equipos, prácticas de cumplimiento y mecanismos de gestión del riesgo que puedan contribuir a la construcción de una regulación eficaz, verificable y compatible con la competitividad del comercio exterior colombiano, esperando de esta manera contribuir con los propósitos y fines totalmente legítimos que se propone el Estado Colombiano en este caso por conducto de la DIAN. Cordialmente, **ANDRES REYES PELAEZ** **GENERAL MANAGER** **GENERAL DE EQUIPOS DE COLOMBIA SA GECOLSA**		

Información Pública Reservada

19	21 de septiembre de 2026	Sally Mildred Bahamon Espinosa sally_mildred@yahoo.com	Bogotá, D.C., 21 de septiembre de 2026 Señores DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN Dirección de Gestión de Aduanas Ciudad Asunto: Observaciones al proyecto de resolución publicado el 11 de septiembre de 2026, por el cual se modifica la Resolución 46 de 2019. Solicitud de plazo de vigencia y de régimen de transición. Respetados señores: Actúo como importadora y usuaria del comercio exterior, con operaciones que podrían verse afectadas por el proyecto de la referencia. Dentro del término dispuesto por la entidad, y en ejercicio del derecho de participación que reconocen los artículos 3 y 8, numeral 8, de la Ley 1437 de 2011, presento estas observaciones. Por reserva comercial no individualizo mercancías ni operaciones concretas, aunque eso no impide advertir el efecto real que la medida puede tener sobre negocios ya contratados o en curso. Lo que solicito es concreto: que la resolución definitiva diga con claridad desde cuándo rige y que prevea una transición para las mercancías cuyo transporte comenzó antes de esa fecha. Sin esas dos reglas, dos operaciones idénticas podrían recibir un tratamiento distinto por razones que nada tienen que ver con el importador, como la congestión del puerto, la asignación de muelle o el día en que finalmente se descarga la mercancía. **I. Lo que le falta al proyecto**	Aceptado	En atención a las preocupaciones manifestadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición con un régimen de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción. Sin embargo, dado que se confunde la fecha de entrada en vigencia con una posible disposición transitoria para las mercancías que ya hayan sido embarcada a Colombia para el momento de entrada en vigencia de la norma, se informa que el artículo transitorio de ninguna manera está modificando la norma de entrada en vigencia, que fue publicada en el artículo 21 de la resolución: **Artículo 21. Vigencia y derogatorias.** La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial y deroga el inciso segundo del artículo 209 y el numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019. También es importante precisar que la entrada en vigencia pasados 15 días calendario o comunes después de la publicación de la Resolución 46 de 2019 en el Diario Oficial, se encuentra dentro del marco previsto en el parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013 que señala: "***Parágrafo 2°***. *En aras de garantizar la Seguridad Jurídica, los Decretos y las Resoluciones que se expidan para el desarrollo o la reglamentación de la presente ley, entrarán en vigencia en un plazo no menor a quince (15) días comunes y no mayor a noventa (90) días comunes después de su publicación en el Diario Oficial. Se excepciona de esta obligación aquellos que por circunstancias especiales se requiera la inmediata vigencia del decreto o resolución, en cuyo caso la autoridad correspondiente debe exponer las razones de la decisión*".

Información Pública Reservada

			El proyecto modifica las condiciones de ingreso de determinadas mercancías, pero no fija una fecha ni un plazo de entrada en vigencia, no dice qué ocurre con las operaciones iniciadas bajo la normativa actual y no identifica el hecho que activa las nuevas restricciones. Queda abierta la pregunta de si debe atenderse a la fecha del embarque, del documento de transporte, del arribo, de la descarga, del ingreso a depósito o a zona franca, o de la aceptación de la declaración de importación. Términos como “ingreso” o “arribo” se usan sin precisar su alcance frente a cada etapa de la operación, y eso invita a que importadores, agentes de aduana, operadores portuarios y funcionarios los lean de maneras distintas. No es un asunto de forma. Una operación de comercio exterior se prepara con semanas o meses de anticipación, mediante contratos, pagos, reservas de transporte, seguros y trámites logísticos que no se pueden deshacer de un día para otro. Cuando la regla temporal es imprecisa, el importador no puede saber qué norma se aplicará a una mercancía que ya compró o que ya viene en camino, y termina asumiendo un riesgo que no está en sus manos gestionar. Las directrices de técnica normativa del Título 2 de la Parte 1 del Libro 2 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el Decreto 385 de 2026, se aplican hoy a los actos generales de las entidades de la Rama Ejecutiva y tienen como primera finalidad fortalecer la seguridad jurídica de sus destinatarios. Un texto cuyo ámbito temporal no puede determinarse con certeza no cumple ese propósito.		

Información Pública Reservada

			II. La Ley 1609 de 2013 exige una vigencia diferida La Resolución 46 de 2019 reglamenta el Decreto 1165 de 2019, que a su vez desarrolla la Ley 1609 de 2013. Cualquier modificación a esa resolución debe, por tanto, respetar el parágrafo 2 del artículo 2 de la ley marco de aduanas. Esa norma dispone que, para garantizar la seguridad jurídica, los decretos y resoluciones que desarrollen o reglamenten la ley entren en vigencia no antes de quince ni después de noventa días comunes contados desde su publicación en el Diario Oficial. La vigencia inmediata solo procede cuando lo exijan circunstancias especiales, y en ese caso la autoridad debe explicar sus razones. Es una regla obligatoria, no una recomendación. El propio Gobierno la aplicó al expedir el Decreto 1165 de 2019, cuyo artículo 775 fijó su entrada en vigencia treinta días comunes después de la publicación, citando expresamente ese parágrafo. El texto definitivo debe, entonces, señalar un plazo dentro del rango legal o, si la DIAN considera indispensable la aplicación inmediata, exponer en la parte motiva las circunstancias concretas que la justifican. Ahora bien, la vigencia diferida no basta por sí sola. Dice desde cuándo obliga la nueva regulación, pero no qué pasa con las mercancías que se despacharon antes de esa fecha. Por eso se necesita, además, una disposición transitoria. Las dos piezas se complementan: el plazo de vigencia le da tiempo al mercado para ajustarse, y la transición evita que ese tiempo se pierda para quien ya tenía la carga en camino.		

Información Pública Reservada

			III. Por qué la transición es necesaria La transición que propongo tiene respaldo en los principios de buena fe, seguridad jurídica y confianza legítima. El artículo 83 de la Constitución exige que particulares y autoridades actúen de buena fe, el artículo 209 somete la función administrativa a la eficacia, la economía y la publicidad, y el artículo 333 protege la iniciativa privada dentro de los límites del bien común. En el plano legal, el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011 recoge los principios de buena fe, participación, transparencia y eficacia, y su artículo 65 establece que los actos generales solo obligan una vez publicados, lo que exige precisar desde cuándo y a qué situaciones se aplican. La jurisprudencia ha sido consistente en este punto. En la **Sentencia C-131 de 2004**, con ponencia de la magistrada Clara Inés Vargas Hernández, la Corte Constitucional explicó que la confianza legítima no impide al Estado cambiar la regulación, pero sí le impide alterar de manera súbita las reglas con base en las cuales los particulares organizaron su conducta sin concederles un período para adaptarse. La **Sección Primera del Consejo de Estado**, en sentencia del 7 de mayo de 2015 (C.P. Guillermo Vargas Ayala, rad. 11001-03-24-000-2014-00108-00), reiteró que el principio protege la expectativa genuina de que las reglas fijadas por el Estado para una actividad no cambien de forma abrupta. Y la **Sección Quinta**, en sentencia del 12 de julio de 2018 (C.P. Rocío Araújo Oñate, rad. 25000-23-24-000-2009-00348-01), retomó esa línea y señaló que un período razonable de transición es el medio idóneo para que la administración corrija o ajuste una situación sin sacrificar los derechos de		

Información Pública Reservada

			quienes actuaron conforme a la norma anterior. Nada de esto discute la competencia de la DIAN para regular. Lo que se pide es que el cambio sea previsible y que permita ajustar las operaciones que todavía pueden ajustarse. Esa consideración pesa especialmente cuando la mercancía ya está embarcada: en ese punto el importador no puede devolverla, cambiarle la ruta ni adelantar su llegada sin asumir costos importantes. En materia aduanera, además, esta exigencia no depende solo de la jurisprudencia, porque el legislador la dejó escrita en la Ley 1609 de 2013. **IV. Qué fecha debe tomarse como referencia** Propongo que la transición se defina por la **fecha del documento de transporte**. Es un dato objetivo, que la autoridad puede verificar con la documentación que acompaña la declaración y que coincide con el inicio material del traslado internacional. Tiene, además, una ventaja decisiva: evita que la norma aplicable dependa de la descarga o de otras actuaciones sujetas a la disponibilidad de muelle, la congestión, el clima o las decisiones operativas de terceros. Ese riesgo no es teórico; las circunstancias extraordinarias que ha enfrentado recientemente la operación del puerto de Buenaventura, de conocimiento público, muestran hasta qué punto la fecha de descarga puede escapar por completo al control del importador. La fecha de corte debe ser la de **entrada en vigencia** de la resolución y no la de su publicación. Si se tomara la publicación, las mercancías despachadas durante el plazo de vigencia diferida quedarían sometidas a una regla que todavía no		

Información Pública Reservada

			producía efectos, y el tiempo de adaptación que ordena la Ley 1609 de 2013 perdería buena parte de su sentido. El mismo criterio debería cubrir expresamente las mercancías en tránsito internacional, las que ya arribaron pero siguen pendientes de descarga, las almacenadas en depósito y las destinadas a zona franca. Para estas últimas, que tienen un tratamiento propio en la regulación aduanera, conviene que el texto diga sin ambigüedad si las operaciones de traslado o ingreso ya iniciadas quedan cobijadas por la transición. En todos los casos, la transición debe operar sin perjuicio de los plazos ordinarios y de los requisitos propios de cada régimen. **V. El soporte del proyecto** El numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 obliga a las autoridades a poner a disposición del público los proyectos de regulación y la información que los sustenta, precisamente para recibir opiniones y alternativas. Por eso solicito que la DIAN publique el documento técnico o justificativo del proyecto, incluido el análisis de su impacto sobre las operaciones en curso, y que responda de manera motivada las observaciones recibidas. Resolver estos puntos antes de expedir el acto beneficia a los usuarios y también a la propia administración. Una resolución que entre a regir sin el plazo mínimo que exige la Ley 1609 de 2013, o sin explicar por qué se requiere su vigencia inmediata, quedaría expuesta a cuestionamientos por infracción de las normas en que debía fundarse y por expedición irregular, en los términos del artículo 137 de la Ley 1437 de 2011. Un plazo de vigencia ajustado a la ley, una transición clara y un criterio		

Información Pública Reservada

			temporal objetivo cierran esa puerta desde el principio. **VI. Propuesta de redacción** Para facilitar su incorporación, sugiero un texto del siguiente tenor: **Artículo transitorio. Régimen de transición.** Las disposiciones de la presente resolución no se aplicarán a las mercancías amparadas en un documento de transporte expedido antes de su entrada en vigencia, incluidas las destinadas a usuarios de zona franca. Estas operaciones continuarán sujetas a las normas vigentes en la fecha del documento de transporte y deberán culminarse dentro de los términos ordinarios previstos en la legislación aduanera. **Parágrafo 1.** El régimen de transición comprende las mercancías que, al entrar en vigencia la presente resolución, se encuentren en tránsito internacional, hayan arribado al territorio aduanero nacional, permanezcan a bordo pendientes de descarga, estén almacenadas en depósito habilitado o se encuentren en proceso de traslado o ingreso a zona franca. **Parágrafo 2.** Los retrasos en la descarga o en la continuación de la operación aduanera ocasionados por circunstancias extraordinarias no imputables al importador, debidamente acreditadas, no harán perder la aplicación del régimen de transición, siempre que se cumplan los términos previstos en la legislación aduanera. **Artículo. Vigencia.** La presente resolución entrará en vigencia transcurridos noventa (90) días comunes		

Información Pública Reservada

			contados a partir del día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial, de conformidad con el parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013. La remisión a los términos ordinarios de la legislación aduanera es deliberada. Evita crear un plazo paralelo que choque con el régimen de permanencia en depósito del artículo 171 del Decreto 1165 de 2019, con sus prórrogas o con las reglas especiales de cada modalidad, y deja la transición dentro de límites que la DIAN ya conoce y controla. **VII. Solicitudes** Con base en lo anterior, solicito a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales: **Primero.** Fijar la entrada en vigencia de la resolución definitiva dentro del rango de quince a noventa días comunes que prevé el parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013, preferiblemente en el máximo. Si se opta por la vigencia inmediata, explicar en la parte motiva las circunstancias especiales que la hacen necesaria. **Segundo.** Incorporar un régimen de transición para las operaciones iniciadas bajo la regulación vigente, en los términos propuestos o en otros equivalentes. **Tercero.** Adoptar un criterio temporal objetivo y verificable para definir las operaciones cobijadas por la transición, preferiblemente la fecha del documento de transporte anterior a la entrada en vigencia de la resolución, y no a su publicación. **Cuarto.** Regular de manera expresa las mercancías en tránsito, arribadas, pendientes de descarga, almacenadas en depósito o destinadas a zona franca,		

Información Pública Reservada

			incluidas las afectadas por retrasos no imputables al importador. **Quinto.** Publicar el documento técnico o justificativo que sustenta el proyecto, junto con el análisis de su impacto sobre las operaciones en curso. **Sexto.** Responder de manera motivada y de fondo cada una de estas observaciones en el informe que publique la entidad, sin perjuicio de las reglas del derecho de petición previstas en los artículos 13 y siguientes de la Ley 1437 de 2011, sustituidos por la Ley 1755 de 2015. **Referencias normativas y jurisprudenciales** • Constitución Política, artículos 83, 209 y 333. • Ley 1609 de 2013, artículo 2, parágrafo 2. • Ley 1437 de 2011, artículos 3, 8 (numeral 8), 13 y siguientes, 65 y 137; Ley 1755 de 2015. • Decreto 1165 de 2019, artículos 171 y 775. • Decreto 1081 de 2015, Título 2 de la Parte 1 del Libro 2, sustituido por el Decreto 385 de 2026. • Corte Constitucional, Sentencia C-131 de 2004, M.P. Clara Inés Vargas Hernández. • Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 7 de mayo de 2015, rad. 11001-03-24-000-2014-00108-00, C.P. Guillermo Vargas Ayala. • Consejo de Estado, Sección Quinta, sentencia del 12 de julio de 2018, rad. 25000-23-24-000-2009-00348-01, C.P. Rocío Araújo Oñate. Atentamente,		

Información Pública Reservada

			SALLY MILDRED BAHAMÓN ESPINOSA C.C. 52.106.898 Carrera 26A # 1G - 29, Piso 1 Bogotá, Colombia Celular: 320 215 9064 Correo electrónico: sally_mildred@yahoo.com Agradezco de antemano la atención a estas observaciones. Recibiré la respuesta y cualquier comunicación en los datos que indico a continuación.		
20	21 de septiembre de 2026	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A. archivocentral@spsm.com.co Maria Campo mcampo@spsm.com.co Víctor Rolón Sarmiento vrolon@spsm.com.co Laura Oviedo loviedo@spsm.com.co	**SPSM** COE_0_20261931 Sep 21 2026 2:25PM **Santa Marta,** **Señores** **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN** Atn. Sonia Ximena Rojas Ardila Directora de Gestión de Aduanas (A) dir_aduanas@dian.gov.co srojasa@dian.gov.co Bogotá, D. C. **Asunto:** Observaciones y oposición al artículo 3 del proyecto de resolución que modifica el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 **Referencia:** Proyecto de resolución publicado por la DIAN el 11 de septiembre de 2026 Respetados señores: La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. (SPSM), en su calidad de concesionaria del Puerto de Santa Marta, presenta dentro del término dispuesto para la participación ciudadana sus observaciones y oposición al artículo 3 del proyecto de resolución de la referencia. Dicha disposición restringe el ingreso de la	Aceptado	Conforme a los estudios realizados se acepta dejar a Santa Marta como lugar de ingreso de la maquinaria amarilla.

Información Pública Reservada

			maquinaria comprendida en catorce subpartidas arancelarias a las jurisdicciones aduaneras de Cartagena y Riohacha y, para determinadas partes, a la jurisdicción de Bogotá - Aeropuerto Internacional El Dorado, con lo cual excluye a Santa Marta y a otras jurisdicciones actualmente habilitadas para varias de esas mercancías. La SPSM comparte plenamente el objetivo de combatir la minería ilegal, proteger los recursos naturales y fortalecer el control sobre maquinaria susceptible de destinación ilícita; sin embargo, considera que la concentración geográfica propuesta no cuenta con una justificación técnica suficiente, impone restricciones desproporcionadas a operaciones legítimas y desconoce alternativas de control más precisas, basadas en el perfil de riesgo del importador, la identificación del usuario final, y principalmente, la trazabilidad del equipo después del levante. **I. RAZONES DE LA OPOSICIÓN** **1. Ausencia de riesgo diferenciado que justifique la imposición de restricciones al ingreso de maquinaria amarilla por el Puerto de Santa Marta** De acuerdo con el “Informe Nacional: Minería Ilegal y Contaminación por Mercurio en Colombia” de la Procuraduría General de la Nación[1], la problemática de la minería ilegal en el país presenta una concentración geográfica claramente identificable, con especial incidencia en los departamentos de Antioquia, Bolívar, Chocó, Santander, Caldas, Nariño, Valle del Cauca, Boyacá, Amazonas, Putumayo y Guainía, territorios en los que se localizan importantes focos de extracción		

Información Pública Reservada

			ilícita de minerales y en los que se han evidenciado significativas afectaciones ambientales, sociales y de orden público asociadas a esta actividad. En particular, resulta relevante señalar que, dentro de la región Caribe, el **departamento de Bolívar** se identifica como uno de los principales territorios afectados por esta problemática, circunstancia que evidencia una mayor concentración del fenómeno en dicho departamento frente a otros territorios de la región. En contraste, el departamento del Magdalena no figura dentro de los territorios identificados por las autoridades como uno de los principales epicentros nacionales de minería ilegal; por el contrario, la evidencia disponible demuestra que los principales corredores y enclaves de esta actividad se encuentran localizados en regiones distintas y alejadas del área de influencia del Puerto de Santa Marta. Así las cosas, la imposición de restricciones generales al ingreso de maquinaria amarilla a través del Puerto de Santa Marta, fundamentadas exclusivamente en la necesidad de combatir la minería ilegal, podría resultar desproporcionada e insuficientemente focalizada frente al riesgo que se pretende mitigar. Lo anterior por cuanto no existe evidencia que ubique al departamento del Magdalena dentro de los principales focos nacionales de explotación ilícita de minerales ni que demuestre una relación directa entre las operaciones ordinarias de este terminal portuario y los territorios que concentran la problemática identificada por las autoridades. Anexo a la presente, se adjunta el mapa de minería ilegal en Colombia publicado		

Información Pública Reservada

			en el informe de la Procuraduría General de la Nación referido. **2. La restricción carece de soporte suficiente sobre su necesidad, idoneidad y proporcionalidad** De acuerdo con la memoria justificativa, el proyecto busca fortalecer el control sobre maquinaria que podría utilizarse en actividades ilícitas, no obstante, el documento no cuantifica los costos que la medida trasladaría a importadores, puertos, transportadores y usuarios finales; tampoco incorpora estudios técnicos adicionales sobre sus efectos en las rutas, la competencia portuaria y el aprovechamiento de la capacidad instalada. La memoria tampoco explica por qué la concentración del ingreso en dos jurisdicciones produciría un control más eficaz ni acredita que los mecanismos vigentes de inspección y perfilamiento de riesgo resulten insuficientes. La relación entre el puerto de ingreso y el eventual uso ilícito posterior de la maquinaria requiere demostración, pues el riesgo material puede presentarse durante su adquisición, transferencia, transporte o utilización después del levante. Desde una perspectiva de necesidad, idoneidad y eficiencia regulatoria, las medidas de control sobre la movilización de maquinaria amarilla deberían priorizar los corredores logísticos y las zonas geográficas donde se ha demostrado una alta incidencia de minería ilegal, particularmente en departamentos como Chocó, Antioquia y Bolívar, en lugar de recaer de manera indiferenciada sobre puertos ubicados en regiones que no presentan niveles significativos de afectación.		

Información Pública Reservada

			manera se garantiza una intervención estatal basada en evidencia, orientada a los territorios de mayor riesgo y compatible con la libre prestación de los servicios portuarios y el desarrollo de actividades económicas lícitas. La motivación debería: (i) demostrar la insuficiencia de los controles existentes; (ii) acreditar que la limitación geográfica es apta para reducir el riesgo identificado; (iii) ponderar el beneficio esperado frente a los costos logísticos, ambientales, competitivos y regionales; y (iv) justificar el trato distinto entre puertos con capacidades operativas y de control comparables. **3. Santa Marta cuenta con operación efectiva, infraestructura y trazabilidad** La adopción de restricciones generales respecto del Puerto de Santa Marta desconoce que este terminal atiende múltiples sectores productivos lícitos, entre ellos infraestructura, construcción, energía, agroindustria y logística, actividades que requieren de manera habitual la importación y movilización de maquinaria amarilla. Por ello, cualquier limitación debería estar sustentada en evidencia objetiva que demuestre un riesgo concreto y diferenciado para este puerto, máxime cuando la información oficial disponible ubica los principales focos de minería ilegal en departamentos distintos al Magdalena. El Puerto de Santa Marta atiende actualmente operaciones lícitas asociadas a las subpartidas comprendidas en el proyecto. Entre enero y julio de 2026 movilizó **8.079 toneladas** de mercancía afectada por la restricción: **3.121 toneladas** como carga general y **4.958**		

Información Pública Reservada

toneladas como carga contenerizada, equivalentes a **921 TEU**; de ese total, **7.245 toneladas** correspondieron a Drummond Ltda. y Casatoro S.A. BIC, clientes identificados y vinculados a actividades económicas formales.

Modalidad	Toneladas	Participación
Carga general	3.121	38,6 %
Carga contenerizada	4.958	61,4 %
Total	**8.079**	**100,0 %**

Las cifras demuestran que la exclusión no recaería sobre una posibilidad remota, sino sobre flujos de comercio exterior existentes que el Puerto de Santa Marta recibe con infraestructura, controles y trazabilidad. El proyecto no identifica una deficiencia concreta de la jurisdicción de Santa Marta que justifique impedir la continuidad de estas operaciones.

4. La medida genera un impacto económico directo y altera cadenas logísticas lícitas

Los principales clientes asociados a estas operaciones generaron para la SPSM ingresos por **$576.652.949 durante 2025** y por **$673.913.908 entre enero y agosto de 2026**. La restricción compromete actividad portuaria instalada, afecta relaciones comerciales en curso y obliga a rediseñar cadenas logísticas que actualmente cumplen la regulación.

Cliente	Facturación 2025	Facturación ene.-ago. 2026
Drummond Ltda.	$34.345.826	$413.022.781

Información Pública Reservada

			<table><tr><th>Cliente</th><th>Facturación 2025</th><th>Facturación ene.-ago. 2026</th></tr><tr><td>Carbones del Cerrejón Limited</td><td>$532.031.533</td><td>$205.782.304</td></tr><tr><td>Casatoro S.A. BIC</td><td>$10.275.590</td><td>$55.108.823</td></tr><tr><td>Total</td><td>$576.652.949</td><td>$673.913.908</td></tr></table> Aunque la condición OEA puede mitigar el efecto para determinados actores, no comprende a todas las sociedades, operaciones ni usuarios finales que desarrollan actividades legítimas y cumplen la regulación, por ello, no constituye por sí sola una respuesta suficiente al impacto general de la restricción. **5. La exclusión reduce la competencia entre terminales portuarias** La reserva regulatoria de esta carga a dos jurisdicciones reduce las opciones de los importadores y disminuye la presión competitiva sobre tarifas, frecuencias y niveles de servicio. Según la información de la plataforma Sismar incluida en el análisis de la SPSM, entre enero y julio de 2026 el mercado nacional de las subpartidas objeto del proyecto alcanzó 84.241 toneladas. En ese período, Santa Marta movilizó 8.079 toneladas, mientras Buenaventura registró 61.068 toneladas, Cartagena 13.561 toneladas, Barranquilla 1.183 toneladas y La Guajira 349 toneladas. <table><tr><th>Jurisdicción / zona portuaria</th><th>Toneladas ene.-jul. 2026</th><th>Participación aprox.</th></tr><tr><td>Buenaventura</td><td>61.068</td><td>72,5 %</td></tr></table>		

Información Pública Reservada

			<table><tr><td>Cartagena</td><td>13.561</td><td>16,1 %</td></tr><tr><td>Santa Marta</td><td>8.079</td><td>9,6 %</td></tr><tr><td>Barranquilla</td><td>1.183</td><td>1,4 %</td></tr><tr><td>La Guajira</td><td>349</td><td>0,4 %</td></tr><tr><td>Total país</td><td>84.241</td><td>100,0 %</td></tr></table> En este contexto, excluir terminales que ya atienden la mercancía concentra artificialmente la oferta sin que el proyecto acredite diferencias objetivas de capacidad o riesgo que expliquen el tratamiento propuesto. **6. La medida incrementa costos, recorridos y riesgos logísticos** La maquinaria destinada al Magdalena, Cesar y demás áreas de influencia del Puerto de Santa Marta tendría que ingresar por jurisdicciones más distantes y efectuar recorridos terrestres adicionales; esto incrementaría fletes, peajes, escoltas, seguros y tiempos de entrega, además de elevar la exposición a accidentes y otros riesgos asociados al transporte de carga pesada o sobredimensionada. La ampliación innecesaria de trayectos terrestres también produce efectos ambientales que la memoria justificativa no pondera. Tales consecuencias recaerían sobre operaciones legales, sin que exista evidencia de que el cambio del puerto de ingreso mejore el seguimiento del equipo durante su vida útil. **7. Existen alternativas de control más focalizadas** La finalidad del proyecto puede atenderse mediante medidas que concentren la intervención en el riesgo real de cada operación, por lo que se sugiere aplicar perfilamiento individual por importador,		

Información Pública Reservada

			usuario final, operación y zona de destino; verificar contratos, proyectos o actividades económicas que expliquen la importación; identificar cada equipo; exigir el reporte de su destino; y efectuar seguimiento posterior al levante mediante coordinación interinstitucional. Este enfoque permitiría intensificar el control sobre operaciones de mayor riesgo y, al mismo tiempo, conservar los puertos habilitados que acrediten capacidad operativa y de control. También evitaría equiparar las operaciones lícitas y trazables con riesgos no individualizados. **II. SOLICITUDES** Por lo anteriormente expuesto, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. solicita: **- SOLICITUDES PRINCIPALES** **PRIMERO:** No adoptar la exclusión de la jurisdicción aduanera de Santa Marta prevista en el artículo 3 del proyecto y mantenerla entre las jurisdicciones autorizadas en el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. **SEGUNDO:** Revisar la medida con indicadores verificables de eficacia, e incorporar controles objetivos basado en riesgo, cumplimiento y trazabilidad. **-SOLICITUDES COMPLEMENTARIAS** Como alternativas de control, en reemplazo a las medidas de restricción de ingreso, se pone a consideración lo siguiente: **PRIMERO. Medidas.** Adoptar protocolos reforzados de inspección, identificación del equipo, reporte de destino y seguimiento posterior al levante, con		

Información Pública Reservada

			intercambio de información entre las autoridades aduaneras, mineras, ambientales, de policía y de transporte. **SEGUNDO. Mesas técnicas.** Convocar mesas de trabajo con los puertos, importadores y autoridades competentes para evaluar las capacidades de control, los impactos de la medida y las alternativas menos restrictivas. **III. CONCLUSIÓN** La SPSM reitera su apoyo a las acciones estatales dirigidas a prevenir la minería ilegal y el uso ilícito de maquinaria, sin embargo, la exclusión de Santa Marta no se encuentra respaldada por un análisis técnico que demuestre su necesidad, idoneidad y proporcionalidad. La medida afectaría operaciones legítimas, reduciría la competencia portuaria y trasladaría costos y riesgos adicionales sin acreditar una mejora equivalente en el control. Por las razones expuestas, solicitamos a la DIAN no adoptar la exclusión prevista en el artículo 3 del proyecto; mantener a Santa Marta entre las jurisdicciones autorizadas o, subsidiariamente, incorporar controles objetivos basados en riesgo, cumplimiento y trazabilidad; y abrir una mesa técnica antes de expedir la regulación definitiva. Agradecemos la atención prestada y solicitamos que estas observaciones sean valoradas dentro del expediente del proyecto de resolución. **IV. NOTIFICACIONES** Se solicita tener como dirección de notificaciones o contacto, para lo que se requiera al respecto el correo electrónico **archivocentral@spsm.com.co**		

Información Pública Reservada

			Atentamente, **DOMINGO S. CHINEA BARRERA** Presidente Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.		
21	21 de septiembre de 2026	Edwin Gonzalez (ARCA) edwin.gonzalez@arcaconsultoriaempresarial.com.co Natalia Ibañez Perez (Abogada especialista en Aduanas y Comercio Exterior) Natalia.ibanez.p@gmail.com	**COMENTARIOS AL PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019"** Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2026 Señores **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN** Dirección de Gestión de Aduanas Correo: dir_aduanas@dian.gov.co Ciudad, **Asunto**: Comentarios al proyecto de resolución publicado el 11 de septiembre de 2026 modificación del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. En ejercicio del espacio de participación dispuesto por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN respecto del proyecto de resolución publicado el 11 de septiembre de 2026, por medio del cual se propone modificar diferentes disposiciones de la Resolución 46 de 2019, nos permitimos presentar las siguientes consideraciones desde una perspectiva jurídica, académica y práctica del régimen aduanero y del comercio exterior. Nuestros comentarios se concentran en el artículo 3 del proyecto, mediante el cual se propone modificar el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, y particularmente en la conveniencia de incorporar una disposición transitoria que regule expresamente el tratamiento de las	Aceptado parcialmente	En atención al comentario, se informa que se establecerá un régimen de transición para las mercancías que ya **hayan sido embarcadas** y destinadas a alguno de los puertos excluidos para el momento de la entrada en vigencia de la resolución, en aras de respetar el principio de seguridad jurídica de los usuarios que realizaron negocios jurídicos al amparo del texto de la resolución 46 de 2019 (antes de esta modificación). Respecto a la solicitud de un régimen de transición para las mercancías que **hayan arribado al territorio aduanero nacional o hayan sido introducidas a una zona franca** conforme con la regulación vigente antes de la entrada en vigencia de la resolución que excluye a los puertos de Barranquilla y Buenaventura, se considera que tal medida no es necesaria dado que si la mercancía ya arribó respecto a las mismas no deberían aplicare medidas cautelares por incumplimiento de restricciones aduaneras; máxime si se tiene en cuenta que la restricción solo es para la jurisdicción de ingreso pero no implica que la nacionalización de la maquinaria amarilla deba hacerse únicamente en las jurisdicciones autorizadas para el ingreso. Finalmente, respecto de la solicitud de un régimen de transición para las **mercancías correspondiente a maquinaria amarilla respecto a las cuales se haya celebrado la operación comercial de adquisición de la mercancía, se haya efectuado total o parcialmente el pago de la mercancía, o se haya contratado el transporte internacional o efectuado la correspondiente reserva de embarque**, se informa que se ajusta la Resolución para incluir un artículo de transición que debe cumplirse en los términos allí previstos.

Información Pública Reservada

			operaciones comerciales y logísticas que se encuentran actualmente en curso. **I. La modificación propuesta y sus efectos sobre operaciones actualmente en curso** Actualmente, el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 permite que determinada maquinaria y sus partes clasificables en las subpartidas allí señaladas ingresen por puertos ubicados en las jurisdicciones de Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta y Puerto Bolívar, en la jurisdicción de Riohacha. El proyecto propone restringir sustancialmente estos lugares de ingreso. Para la maquinaria comprendida en las subpartidas señaladas en el nuevo texto, el ingreso quedaría limitado a los puertos ubicados en las jurisdicciones de Cartagena y Riohacha. Adicionalmente, se incorporan nuevas subpartidas correspondientes a otras máquinas que actualmente no se encuentran comprendidas en esta restricción. Entendemos la finalidad perseguida por la Administración. La Memoria Justificativa explica que la medida busca fortalecer el control sobre maquinaria que puede ser empleada directa o indirectamente en actividades de minería ilegal y vincula la modificación con las acciones estatales derivadas, entre otros antecedentes, de la Sentencia T-622 de 2016. Nuestra observación no pretende controvertir dicha finalidad ni la competencia de la DIAN para establecer controles sobre los lugares de ingreso. Se dirige a un aspecto diferente: el proyecto no regula expresamente qué ocurrirá con las operaciones que fueron estructuradas		

Información Pública Reservada

			legítimamente bajo las condiciones actualmente vigentes y cuya ejecución se encuentra avanzada al momento en que entre a regir la nueva disposición. El artículo 21 del proyecto establece una entrada en vigencia quince (15) días después de su publicación en el Diario Oficial. Sin embargo, esa vacatio legis no resuelve por sí misma la situación de mercancías que, antes de la nueva regulación, ya fueron adquiridas o pagadas, tienen transporte internacional contratado, fueron embarcadas, se encuentran en tránsito, han arribado al país o han sido introducidas a zona franca. En consecuencia, consideramos conveniente que la resolución definitiva establezca expresamente el tratamiento aplicable a estas operaciones. **II. Una regla de transición es compatible con la finalidad de control y fortalece la seguridad jurídica.** La incorporación de una disposición transitoria no supondría impedir que la DIAN modifique los lugares habilitados para el ingreso de estas mercancías. Su finalidad sería únicamente modular temporalmente la aplicación de la nueva medida respecto de operaciones que fueron objetiva y verificablemente iniciadas bajo la regulación anterior. Este planteamiento encuentra respaldo en los principios que gobiernan la regulación y aplicación del régimen aduanero. La Ley 1609 de 2013 establece entre los objetivos de la regulación aduanera la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior y la adopción de procedimientos que		

Información Pública Reservada

			contribuyan a su adecuada dinámica. Asimismo, consagra como principios especiales la eficiencia y la seguridad y facilitación de la cadena logística. En la misma dirección, el artículo 2 del Decreto 1165 de 2019 dispone que en las actuaciones relativas a la función aduanera debe prevalecer un servicio ágil y oportuno que facilite y dinamice el comercio exterior, sin perjuicio del ejercicio del control aduanero, y exige que las actuaciones de control se desarrollen dentro de un sistema de gestión del riesgo que concilie seguridad y facilitación. Particularmente relevante resulta el artículo 75 del mismo decreto. La norma habilita a la DIAN para limitar el ingreso de mercancías por determinados lugares por razones de control, pero dispone simultáneamente que esas medidas deben encontrarse debidamente soportadas en los análisis previos y la evidencia del sistema de administración del riesgo y ser "proporcionales al fin que se persiga". Por su parte, la Corte Constitucional ha señalado de manera reiterada que la confianza legítima no impide a la Administración modificar una regulación cuando existen razones que lo justifican. Lo que exige es evitar que el cambio produzca efectos intempestivos sobre quienes, con fundamento objetivo en las reglas existentes, organizaron legítimamente su conducta. En la Sentencia SU-067 de 2022, la Sala Plena reiteró que ante cambios de esta naturaleza corresponde adoptar medidas que permitan a los administrados acomodarse a la nueva realidad, y destacó las medidas transitorias como mecanismo para conciliar el interés general con las expectativas legítimas de los particulares.		

Información Pública Reservada

			Ese equilibrio es precisamente el que proponemos en este caso: mantener íntegramente la nueva restricción hacia el futuro, pero evitar que operaciones comerciales y logísticas previamente comprometidas queden sometidas abruptamente a una regla que no existía cuando fueron estructuradas. **III. Impactos económicos y logísticos derivados de la aplicación de la medida a operaciones en curso** La necesidad de establecer con claridad el tratamiento de las operaciones actualmente en curso adquiere especial relevancia al revisar el análisis económico contenido en la Memoria Justificativa del proyecto. En dicho documento, la DIAN identifica expresamente como destinatarios de la regulación a los importadores de maquinaria amarilla y sus partes. Sin embargo, al abordar el impacto económico, señala que el proyecto no impone nuevas cargas y que se espera, por el contrario, una disminución de cargas administrativas para los usuarios. Asimismo, en el apartado correspondiente a estudios técnicos se indica que no se requieren estudios adicionales para la propuesta normativa. Sin desconocer las razones de control que sustentan la modificación propuesta, consideramos relevante advertir que la restricción de los lugares habilitados para el ingreso de estas mercancías puede producir efectos económicos y logísticos específicos respecto de operaciones que fueron estructuradas bajo la regulación actualmente vigente. En efecto, dependiendo del grado de avance de una operación de importación -		

Información Pública Reservada

			por ejemplo, cuando la mercancía ya ha sido adquirida o pagada, existe transporte internacional contratado, ha sido embarcada o se encuentra en tránsito internacional con destino a un puerto actualmente habilitado, como Buenaventura-, la modificación del lugar de ingreso puede implicar la modificación o cancelación del puerto de destino inicialmente contratado; la renegociación de contratos de transporte internacional; transbordos o redireccionamientos de la carga; mayores costos de flete internacional y transporte terrestre en Colombia; modificación de documentos de transporte; gastos adicionales de almacenamiento, permanencia y operación portuaria; mayores tiempos de tránsito y retrasos en la entrega de los equipos; afectaciones frente a compromisos previamente asumidos con clientes; y, en determinados casos, dificultades o incluso imposibilidad material de modificar el destino de una mercancía ya embarcada. Estos efectos no corresponden necesariamente a decisiones comerciales adoptadas después de conocida la nueva restricción, sino que pueden derivarse de operaciones legítimamente estructuradas cuando el puerto seleccionado se encontraba autorizado por la regulación vigente. Actualmente, el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 incluye expresamente a Buenaventura entre los lugares habilitados para el ingreso de las mercancías comprendidas en la disposición. Precisamente por esta razón, el análisis de proporcionalidad adquiere especial importancia. El parágrafo del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019 no sólo faculta a la DIAN para limitar el ingreso de mercancías por determinados lugares por		

Información Pública Reservada

			razones de control, sino que dispone que dichas medidas deben estar debidamente soportadas en los análisis del sistema de administración del riesgo y ser proporcionales al fin perseguido. A su vez, la Ley 1609 de 2013 contempla entre los objetivos de la regulación aduanera la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior y reconoce, entre los principios especiales del régimen aduanero, la eficiencia y la seguridad y facilitación de la cadena logística. En consecuencia, resulta relevante que, al definir la aplicación temporal de la modificación propuesta, se valoren separadamente las nuevas operaciones que se estructuren una vez conocida y vigente la restricción y aquellas que se encuentren suficientemente avanzadas bajo las condiciones regulatorias actualmente aplicables. Esta diferenciación temporal no reduce ni limita las facultades de control de la Administración. Por el contrario, permite que la nueva restricción despliegue plenamente sus efectos respecto de las operaciones futuras, al tiempo que establece un tratamiento razonable y verificable para aquellas que fueron estructuradas bajo las condiciones jurídicas vigentes antes del cambio regulatorio. **IV. Criterios objetivos para la aplicación de una disposición transitoria** No todas las operaciones de importación se encuentran en la misma situación y, por ello, consideramos conveniente que la disposición transitoria se estructure a partir de criterios objetivos y verificables que		

Información Pública Reservada

			permitan identificar las operaciones iniciadas antes de la entrada en vigencia de la nueva regulación. Existe una diferencia relevante entre una expectativa futura de importación y una operación respecto de la cual ya se han asumido compromisos comerciales o logísticos verificables. Entre estos pueden encontrarse la celebración de la operación comercial, la adquisición de la mercancía, la realización de pagos totales o parciales, la contratación del transporte internacional, la reserva de embarque, la expedición de documentos de transporte, el embarque efectivo, el tránsito internacional, el arribo de la mercancía al país o su introducción a una zona franca. En particular, respecto de mercancías ya embarcadas o en tránsito internacional, la modificación del puerto inicialmente previsto puede resultar materialmente compleja o generar costos extraordinarios ajenos a la voluntad del importador. De igual manera, frente a mercancías que ya hayan arribado al territorio aduanero nacional o hayan sido introducidas a una zona franca, resulta conveniente eliminar cualquier incertidumbre respecto del tratamiento temporal aplicable. Asimismo, el proyecto modifica expresamente el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, sin proponer modificación o derogatoria del numeral 5.1 actualmente vigente. En este contexto, una disposición transitoria expresa contribuiría también a evitar interpretaciones divergentes respecto del tratamiento aplicable a mercancías previamente introducidas a zona franca. En consecuencia, consideramos que la transición debe sujetarse a condiciones		

Información Pública Reservada

			documentales objetivas y a un límite temporal definido, de manera que ampare únicamente operaciones preexistentes y verificables, sin convertirse en una excepción indefinida ni limitar las facultades de control y fiscalización de la autoridad aduanera. **V. Propuesta de disposición transitoria** Con el propósito de establecer una regla clara, objetiva y verificable para las operaciones iniciadas bajo la regulación vigente, respetuosamente proponemos considerar la incorporación de un parágrafo transitorio en los siguientes términos: "*Parágrafo transitorio. Las modificaciones a las restricciones de ingreso previstas en el numeral 5 del presente artículo no serán aplicables a las mercancías respecto de las cuales, antes de la entrada en vigencia de la presente resolución, se configure alguna de las siguientes circunstancias* *a) se haya celebrado la operación comercial de adquisición de la mercancía, circunstancia que deberá acreditarse mediante factura comercial, contrato, orden de compra aceptada u otro documento comercial idóneo;* *b) se haya efectuado total o parcialmente el pago de la mercancía;* *c) se haya contratado el transporte internacional o efectuado la correspondiente reserva de embarque;* *d) la mercancía haya sido embarcada o se encuentre en tránsito internacional con destino a un puerto habilitado conforme con la regulación vigente al momento de estructurarse la operación; o* *e) la mercancía haya arribado al territorio aduanero nacional o haya sido introducida*		

Información Pública Reservada

			a una zona franca conforme con la regulación vigente. *Para los eventos previstos en los literales a), b) y c), la mercancía deberá ser embarcada dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución.* *La autoridad aduanera podrá verificar el cumplimiento de las condiciones previstas en este parágrafo mediante los documentos comerciales, financieros, de transporte y aduaneros correspondientes, sin perjuicio del ejercicio de sus facultades de control y fiscalización.*" La utilización de la fecha de entrada en vigencia de la resolución como criterio temporal permite establecer una regla jurídicamente cierta y verificable. Hasta ese momento, las operaciones continúan desarrollándose bajo la regulación vigente, sin que la publicación previa de un proyecto normativo para comentarios modifique anticipadamente las condiciones jurídicas aplicables a los administrados. La propuesta tampoco supone una excepción permanente a la nueva restricción. Para las operaciones cuya mercancía aún no haya sido embarcada se establece un término máximo de noventa (90) días calendario, con lo cual se protege temporalmente a quienes hayan estructurado operaciones bajo la regulación anterior, sin extender indefinidamente sus efectos. Asimismo, la exigencia de soportes comerciales, financieros, de transporte o aduaneros permite a la DIAN verificar objetivamente la preexistencia de cada operación y descartar aquellas que hubieren sido estructuradas con		

Información Pública Reservada

			posterioridad a la entrada en vigencia de la nueva regulación. De esta manera, la disposición propuesta permite conciliar la finalidad de control perseguida por la Administración con la necesidad de otorgar un tratamiento razonable a operaciones legítimamente iniciadas bajo el marco normativo anterior, sin limitar las facultades de control, fiscalización y gestión del riesgo de la autoridad aduanera. **SOLICITUD** Por las razones expuestas, respetuosamente solicitamos a la DIAN que, al evaluar las observaciones recibidas y preparar la versión definitiva de la resolución incorpore una disposición transitoria que regule expresamente las operaciones iniciadas bajo la normativa actualmente vigente; tenga en consideración las distintas etapas en que pueden encontrarse dichas operaciones -especialmente mercancías adquiridas y pagadas, embarcadas, en tránsito, arribadas o introducidas a zona franca-; y utilice criterios documentales objetivos que permitan preservar las finalidades de control perseguidas por la Administración. Consideramos que una solución de esta naturaleza permite armonizar adecuadamente los objetivos de prevención y control que fundamentan el proyecto con los principios de seguridad jurídica, confianza legítima, proporcionalidad y facilitación del comercio exterior que orientan el régimen aduanero colombiano. Agradecemos a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales la consideración de las presentes observaciones dentro del proceso de construcción de la regulación definitiva.		

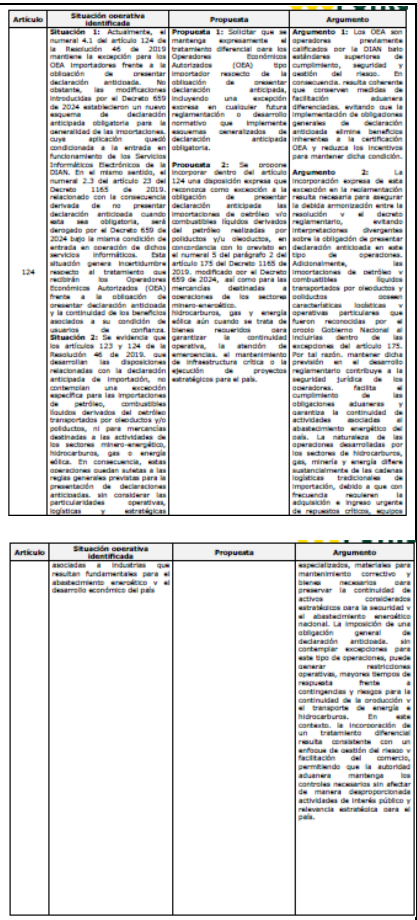
Información Pública Reservada

			Los presentes comentarios se formulan en nombre propio, desde una perspectiva profesional y académica del régimen aduanero y del comercio exterior, con fundamento en las situaciones e inquietudes identificadas en el sector importador. Cordialmente, Edwin González González (Asesor Aduanero y de Comercio Exterior - Arca Consultoria Empresarial) - Natalia Ibañez Perez (Abogada especialista en Aduanas y Comercio Exterior)		
22	21 de septiembre de 2026	Julio Alberto Bula Miranda julio.bula@ecopetrol.com.co Eillen Yohana Salazar Bermeo eillen.salazar@ecopetrol.com.co ECOPETROL S.A.	Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2026 Señores **DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE ADUANAS (A)** **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN** Bogotá D.C. **Asunto: Comentarios y propuestas de modificación al proyecto de resolución que modifica la Resolución 046 de 2019** Cordial saludo, En el marco del proceso de participación ciudadana adelantado por la DIAN respecto del proyecto de resolución mediante el cual se modifica la Resolución 046 de 2019, Ecopetrol S.A. presenta las siguientes observaciones, comentarios y propuestas de ajuste normativo, construidos a partir de la experiencia operativa de la Compañía en el desarrollo de sus operaciones de comercio exterior y de la gestión aduanera asociada a las actividades industriales y comerciales correspondientes o relacionadas con la exploración, explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y	Aceptado parcialmente	**Respecto a la solicitud de modificación del artículo 124 de la Resolución 46 de 2019**: no se accede a la solicitud porque la modificación no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse una norma como la que se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. Además, porque el éxito de la solicitud implicaría una modificación a nivel de decreto, por lo cual no podría ser atendida mediante una resolución, y finalmente porque la petición se fundamenta en un supuesto que no ha acaecido (la derogación del numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019, la cual está sometida a una condición suspensiva como se observa en el artículo 68 del Decreto 659 de 2024). Respecto a la solicitud de modificación del artículo 278 de la Resolución 46 de 2019: se acoge la solicitud dado que guarda relación con uno de los artículos publicados dentro del proyecto de resolución puesto en conocimiento de la ciudadanía el 11 de septiembre de 2026, y además porque las mercancías que se propone adicionar al listado de mercancías que pueden ser importadas bajo la modalidad de Entregas Urgentes se requieren para garantizar el abastecimiento de combustible a nivel nacional y con ello la continuidad de gran parte de los procesos productivos nacionales.

Información Pública Reservada

			comercialización de hidrocarburos, sus derivados y productos y en el marco de la transición energética. Las situaciones identificadas corresponden a aspectos que, desde la práctica operativa y el cumplimiento de las obligaciones aduaneras, han generado dificultades, incertidumbres jurídicas o limitaciones para el desarrollo eficiente de las operaciones. En tal sentido, las propuestas formuladas tienen como propósito contribuir al fortalecimiento del régimen aduanero colombiano, promoviendo simultáneamente la facilitación del comercio, la seguridad jurídica, la gestión eficiente del riesgo, la competitividad empresarial y el adecuado ejercicio de control por parte de la Administración Aduanera. A continuación, se presentan las situaciones identificadas, las propuestas de ajuste normativo y los argumentos que sustentan cada una de ellas para consideración la DIAN en el marco del proceso de revisión y expedición de la resolución:		**Respecto a la solicitud de modificación del artículo 355 de la Resolución 46 de 2019**: no se accede a la solicitud porque la modificación no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse una norma como la que se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. Además, porque el éxito de la solicitud implicaría una modificación a nivel de decreto, por lo cual no podría ser atendida mediante una resolución. **Respecto a la solicitud de modificación del artículo 472 de la Resolución 46 de 2019**: no se accede a la solicitud porque la modificación no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse una norma como la que se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. Además, porque en la solicitud no se ofrece una propuesta para conocer cuáles son los criterios objetivos que podrían tenerse en cuenta para autorizar las prórrogas en “operaciones de alta complejidad” (número mínimo de vehículos que conllevan a que la operación se considere de alta complejidad). **Respecto a la solicitud de modificación del artículo 179 de la Resolución 46 de 2019**: no se accede a la solicitud porque la modificación no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse una norma como la que se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. **Respecto a la solicitud de una herramienta que permita a los usuarios aduaneros conocer sus perfiles de riesgo**: no se accede a la solicitud porque la solicitud no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse una norma como la que

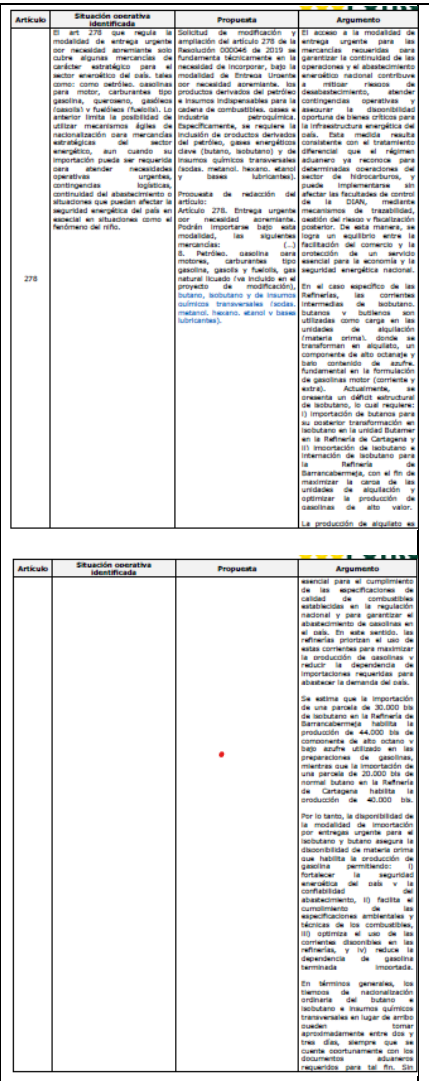
Información Pública Reservada

					se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. **Respecto a la solicitud de un régimen especial integral para proyectos energéticos estratégicos**: no se accede a la solicitud porque la modificación no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse una norma como la que se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. Además, porque un régimen como el solicitado implicaría como mínimo la expedición de un decreto, por lo cual no podría ser atendida mediante una resolución que determine las características especiales de ese régimen (operación, beneficios aduaneros y beneficios tributarios o arancelarios, etc). **Respecto a la solicitud de disposiciones que aclaren de manera expresa cómo deben ser tratados los mecanismos de cumplimiento voluntario dentro del Sistema de Gestión del Riesgo ni cuál es su incidencia en la evaluación integral de riesgos tributarios, aduaneros, cambiarios y administrativos realizada por la DIAN**: no se accede a la solicitud porque disposiciones como las que se proponen no guarda ninguna relación con alguno de las propuestas de modificación publicadas el 11 de septiembre, luego, de incluirse normas como las que se propone se estaría desconociendo el derecho de los demás usuarios aduaneros, e incluso de ECOPETROL, de conocer y presentar observaciones frente a un eventual acto administrativo. Además, porque disposiciones como las que se proponen deben ser estudiadas y aprobadas no solo por la Dirección de Gestión de Aduanas y por Dirección de Gestión Jurídica, sino por áreas como la Dirección de Gestión de Fiscalización y la Dirección de Gestión de Estratégica y Analítica.

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
124	**Situación 1:** Actualmente, el numeral 4.1 del artículo 124 de la Resolución 46 de 2019 mantiene la excepción para los OEA importadores frente a la obligación de presentar declaración anticipada. No obstante, las modificaciones introducidas por el Decreto 659 de 2024 establecieron un nuevo esquema de declaración anticipada obligatoria para la generalidad de las importaciones, cuya aplicación quedó condicionada a la entrada en funcionamiento de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN. En el mismo sentido, el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019, relacionado con la consecuencia derivada de no presentar declaración anticipada cuando esta sea obligatoria, será derogado por el Decreto 659 de 2024 bajo la misma condición de entrada en operación de dichos servicios informáticos. Esta situación genera incertidumbre respecto al tratamiento que recibirán los Operadores Económicos Autorizados (OEA) frente a la obligación de presentar declaración anticipada y la continuidad de los beneficios asociados a su condición de usuarios de confianza. **Situación 2:** Se evidencia que los artículos 123 y 124 de la Resolución 46 de 2019, que desarrollan las disposiciones relacionadas con la declaración anticipada de importación, no contemplan una excepción específica para las importaciones de petróleo, combustibles líquidos derivados del petróleo transportados por oleoductos y/o poliductos, ni para mercancías destinadas a las actividades de los sectores minero-energético, hidrocarburos, gas o energía eólica. En consecuencia, estas operaciones quedan sujetas a las reglas generales previstas para la presentación de declaraciones anticipadas, sin considerar las particularidades operativas, logísticas y estratégicas	**Propuesta 1:** Solicitar que se mantenga expresamente el tratamiento diferencial para los Operadores Económicos Autorizados (OEA) tipo importador respecto de la obligación de presentar declaración anticipada, incluyendo una excepción expresa en cualquier futura reglamentación o desarrollo normativo que implemente esquemas generalizados de declaración anticipada obligatoria. **Propuesta 2:** Se propone incorporar dentro del artículo 124 una disposición expresa que reconozca como excepción a la obligación de presentar declaración anticipada las importaciones de petróleo y/o combustibles líquidos derivados del petróleo realizadas por poliductos y/u oleoductos, en concordancia con lo previsto en el numeral 5 del parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el Decreto 659 de 2024, así como para las mercancías destinadas a operaciones de los sectores minero-energético, hidrocarburos, gas y energía eólica aún cuando se trata de bienes recuperados para garantizar la continuidad operativa, la atención de emergencias, el mantenimiento de infraestructura crítica o la ejecución de proyectos estratégicos para el país.	**Argumento 1:** Los OEA son operadores previamente calificados por la DIAN bajo estándares superiores de cumplimiento, seguridad y gestión del riesgo. En consecuencia, resulta coherente que conserven medidas de facilitación aduanera diferenciadas, evitando que la implementación de obligaciones generales de declaración anticipada elimine beneficios inherentes a la certificación OEA y reduzca los incentivos para mantener dicha condición. **Argumento 2:** La incorporación expresa de esta excepción en la reglamentación resulta necesaria para asegurar la debida armonización entre la resolución y el decreto reglamentario, evitando interpretaciones divergentes sobre la obligación de presentar declaración anticipada en este tipo de operaciones. Adicionalmente, las importaciones de petróleo y combustibles líquidos transportados por oleoductos y poliductos poseen características logísticas y operativas particulares que fueron reconocidas por el propio Gobierno Nacional al incluirlas dentro de las excepciones del artículo 175. Por tal razón, mantener dicha previsión en el desarrollo reglamentario contribuye a la seguridad jurídica de los operadores, facilita el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y garantiza la continuidad de actividades asociadas al abastecimiento energético del país. La naturaleza de las operaciones desarrolladas por los sectores de hidrocarburos, gas, minería y energía difiere sustancialmente de las cadenas logísticas tradicionales de importación, debido a que con frecuencia recurren la adquisición e ingreso urgente de repuestos críticos, equipos

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
	asociadas a industrias que resultan fundamentales para el abastecimiento energético y el desarrollo económico del país		especializados, materiales para mantenimiento correctivo y bienes necesarios para preservar la continuidad de activos considerados estratégicos para la seguridad y el abastecimiento energético nacional. La imposición de una obligación general de declaración anticipada, sin contemplar excepciones para este tipo de operaciones, puede generar restricciones operativas, mayores tiempos de respuesta frente a contingencias y riesgos para la continuidad de la producción y el transporte de energía e hidrocarburos. En este contexto, la incorporación de un tratamiento diferencial resulta consistente con un enfoque de gestión del riesgo y facilitación del comercio, permitiendo que la autoridad aduanera mantenga los controles necesarios sin afectar de manera desproporcionada actividades de interés público y relevancia estratégica para el país.

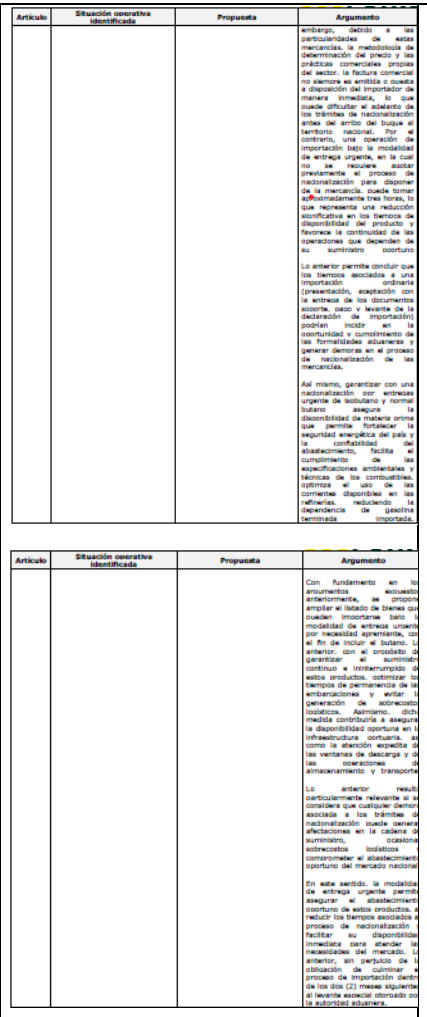
Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
278	El art 278 que regula la modalidad de entrega urgente por necesidad aremitante solo cubre algunas mercancías de carácter estratégico para el sector energético del país, tales como: como petróleo, gasolinas para motor, carburantes tipo gasolina, querosenos, gasóleos (gasoils) y fuelóleos (fuelóils). Lo anterior limita la posibilidad de utilizar mecanismos ágiles de nacionalización para mercancías estratégicas del sector energético, aun cuando su importación pueda ser requerida para atender necesidades operativas urgentes, contingencias logísticas, continuidad del abastecimiento o situaciones que puedan afectar la seguridad energética del país en especial en situaciones como el fenómeno del niño.	Solicitud de modificación y ampliación del artículo 278 de la Resolución 000046 de 2019 se fundamenta técnicamente en la necesidad de incorporar, bajo la modalidad de Entrega Urgente por necesidad aremitante, los productos derivados del petróleo e insumos indispensables para la cadena de combustibles, gases e industria petroquímica. Específicamente, se requiere la inclusión de productos derivados del petróleo, gases energéticos clave (butano, isobutano) y de insumos químicos transversales (sodas. metanol. hexano. etanol y bases lubricantes). Propuesta de redacción del artículo: Artículo 278. Entrega urgente por necesidad aremitante. Podrán importarse bajo esta modalidad, las siguientes mercancías: (...) 8. Petróleo. gasolina para motores, carburantes tipo gasolina, gasoils y fuelóils, gas natural licuado (va incluido en el proyecto de modificación), butano, isobutano y de insumos químicos transversales (sodas. metanol. hexano. etanol y bases lubricantes).	El acceso a la modalidad de entrega urgente para las mercancías requeridas para garantizar la continuidad de las operaciones y el abastecimiento energético nacional contribuye a mitigar riesgos de desabastecimiento, atender contingencias operativas y asegurar la disponibilidad oportuna de bienes críticos para la infraestructura energética del país. Esta medida resulta consistente con el tratamiento diferencial que el régimen aduanero ya reconoce para determinadas operaciones del sector de hidrocarburos, y puede implementarse sin afectar las facultades de control de la DIAN, mediante mecanismos de trazabilidad, gestión del riesgo y fiscalización posterior. De esta manera, se logra un equilibrio entre la facilitación del comercio y la protección de un servicio esencial para la economía y la seguridad energética nacional. En el caso específico de las Refinerías, las corrientes intermedias de isobutano. butanos y butilenos son utilizadas como carga en las unidades de alquilación (materia prima), donde se transforman en alquilato, un componente de alto octanaje y bajo contenido de azufre, fundamental en la formulación de gasolinas motor (corriente y extra). Actualmente, se presenta un déficit estructural de isobutano, lo cual requiere: i) importación de butanos para su posterior transformación en isobutano en la unidad Butamer en la Refinería de Cartagena y ii) importación de isobutano e interación de isobutano para la Refinería de Barrancabermeja, con el fin de maximizar la carga de las unidades de alquilación y optimizar la producción de gasolinas de alto valor. La producción de alquilato es

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			esencial para el cumplimiento de las especificaciones de calidad de combustibles establecidas en la regulación nacional y para garantizar el abastecimiento de gasolinas en el país. En este sentido, las refinerías priorizan el uso de estas corrientes para maximizar la producción de gasolinas y reducir la dependencia de importaciones requeridas para abastecer la demanda del país. Se estima que la importación de una parcela de 30.000 bls de isobutano en la Refinería de Barrancabermeja habilita la producción de 44.000 bls de componente de alto octano y bajo azufre utilizado en las preparaciones de gasolinas, mientras que la importación de una parcela de 20.000 bls de normal butano en la Refinería de Cartagena habilita la producción de 40.000 bls. Por lo tanto, la disponibilidad de la modalidad de importación por entregas urgente para el isobutano y butano asegura la disponibilidad de materia prima que habilita la producción de gasolina permitiendo: i) fortalecer la seguridad energética del país y la confiabilidad del abastecimiento, ii) facilita el cumplimiento de las especificaciones ambientales y técnicas de los combustibles, iii) optimiza el uso de las corrientes disponibles en las refinerías, y iv) reduce la dependencia de gasolina terminada importada. En términos generales, los tiempos de nacionalización ordinaria del butano e isobutano e insumos químicos transversales en lugar de arribo pueden tomar aproximadamente entre dos y tres días, siempre que se cuente oportunamente con los documentos aduaneros requeridos para tal fin. Sin

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			embargo, debido a las particularidades de estas mercancías, la metodología de determinación del precio y las prácticas comerciales propias del sector, la factura comercial no siempre es emitida o puesta a disposición del importador de manera inmediata, lo que puede dificultar el adelanto de los trámites de nacionalización antes del arribo del buque al territorio nacional. Por el contrario, una operación de importación bajo la modalidad de entrega urgente, en la cual no se requiere agotar previamente el proceso de nacionalización para disponer de la mercancía, puede tomar aproximadamente tres horas, lo que representa una reducción significativa en los tiempos de disponibilidad del producto y favorece la continuidad de las operaciones que dependen de su suministro oportuno. Lo anterior permite concluir que los tiempos asociados a una importación ordinaria (presentación, aceptación con la entrega de los documentos soporte, pago y levante de la declaración de importación) podrían incidir en la oportunidad y cumplimiento de las formalidades aduaneras y generar demoras en el proceso de nacionalización de las mercancías. Así mismo, garantizar con una nacionalización con entregas urgente de isobutano y normal butano asegura la disponibilidad de materia prima que permite fortalecer la seguridad energética del país y la confiabilidad del abastecimiento, facilita el cumplimiento de las especificaciones ambientales y técnicas de los combustibles, optimiza el uso de las corrientes disponibles en las refinerías, reduciendo la dependencia de gasolina terminada importada.

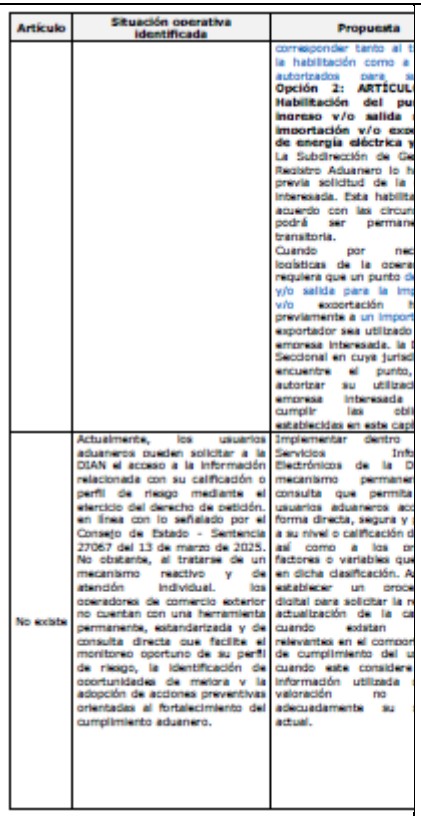
Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			Con fundamento en los argumentos expuestos anteriormente, se propone ampliar el listado de bienes que pueden importarse bajo la modalidad de entregas urgentes por necesidad apremiante, con el fin de incluir el butano. Lo anterior, con el propósito de garantizar el suministro continuo e ininterrumpido de estos productos, optimizar los tiempos de permanencia de las embarcaciones y evitar la generación de sobrecostos logísticos. Asimismo, dicha medida contribuiría a asegurar la disponibilidad oportuna en la infraestructura portuaria, así como la atención expedita de las ventanas de descarga y de las operaciones de almacenamiento y transporte. Lo anterior resulta particularmente relevante si se considera que cualquier demora asociada a los trámites de nacionalización puede generar afectaciones en la cadena de suministro, ocasionando sobrecostos logísticos que comprometer el abastecimiento oportuno del mercado nacional. En este sentido, la modalidad de entrega urgente permitiría asegurar el abastecimiento oportuno de estos productos, al reducir los tiempos asociados al proceso de nacionalización y facilitar su disponibilidad inmediata para atender las necesidades del mercado. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de culminar el proceso de importación dentro de los dos (2) meses siguientes al levante especial otorgado por la autoridad aduanera.

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
355	El numeral 1 del artículo 355 de la Resolución 46 de 2019 establece que, cuando las mercancías importadas al amparo de mercancías importadas con franquicia ó una exención arancelaria prevista, y se vayan a dejar en libre disposición, debe realizarse la modificación de la declaración de importación y la liquidación de los tributos aduaneros correspondientes. Si bien la norma permite la aplicación de las rebajas y metodologías previstas en los artículos 357, 359 y 364 para mercancías usadas, obsoletas, averiadas, dañadas, deterioradas o sujetas a depreciación, existen bienes utilizados en actividades de exploración, producción, transporte y refinación de hidrocarburos cuyo valor comercial residual puede llegar a ser significativamente inferior al valor resultante de las metodologías actualmente previstas, generando dificultades para su disposición final, comercialización o aprovechamiento económico.	Incorporar un tratamiento especial para las mercancías importadas al amparo de franquicias o exenciones arancelarias utilizadas en actividades de exploración, producción, transporte, refinación y demás operaciones de la cadena de hidrocarburos, de manera que, cuando dichas mercancías hayan cumplido su finalidad económica, operativa o técnica y su valor comercial residual sea nulo o marginal, su disposición final, enajenación, venta, aprovechamiento, reciclaje o gestión bajo esquemas de economía circular pueda realizarse sin la obligación de liquidar y pagar tributos aduaneros, previa demostración del tiempo de uso, estado del bien y valor residual mediante soportes técnicos, contables o comerciales.	Las mercancías importadas bajo el beneficio establecido para el sector de hidrocarburos corresponden generalmente a equipos, maquinaria, herramientas, recuestos y bienes de capital que permanecen durante largos períodos al servicio de actividades de exploración, producción, transporte y refinación. Como consecuencia de su uso continuo, estos bienes experimentan una depreciación significativa que reduce sustancialmente su valor económico y comercial. En este contexto, exigir el pago de los tributos correspondientes puede generar cargas desproporcionadas frente al valor real del activo o mercancía al momento de su disposición final.
472	Aunque el artículo 472 prevé la posibilidad de solicitar prórroga para finalizar el tránsito aduanero, la regulación no establece criterios específicos para operaciones de alta complejidad logística amparadas en una misma DUTA, tales como aquellas que involucren un número significativo de vehículos, cargas sobredimensionadas, equipos para proyectos estratégicos o mercancías destinadas al sector minero-energético. Esta situación genera incertidumbre sobre la procedencia de la ampliación de los plazos y sobre los criterios que deben ser considerados por la autoridad aduanera para evaluar estas solicitudes.	Incorporar dentro del artículo 472 criterios objetivos para la autorización de prórrogas, incluyendo expresamente operaciones amparadas por una misma DUTA que involucren múltiples vehículos, cargas extradimensionadas, restricciones de movilidad, requerimientos de seguridad o mercancías destinadas a proyectos estratégicos de los sectores de hidrocarburos, gas, energía o minería.	Si bien la normativa vigente contempla la posibilidad de solicitar prórrogas para la finalización de operaciones de tránsito aduanero, no establece parámetros específicos que permitan considerar la complejidad logística de determinadas operaciones. En proyectos industriales y energéticos es frecuente que una sola DUTA ampare el traslado de múltiples vehículos, equipos de gran tamaño o cargas especiales que requieren movilizaciones escalonadas, acompañamiento de seguridad o restricciones de circulación. En estos casos, la incorporación de criterios objetivos para la concesión de prórrogas fortalecería la seguridad jurídica de los operadores, promovería una gestión del riesgo más eficiente y evitaría contingencias derivadas de circunstancias logísticas ajenas

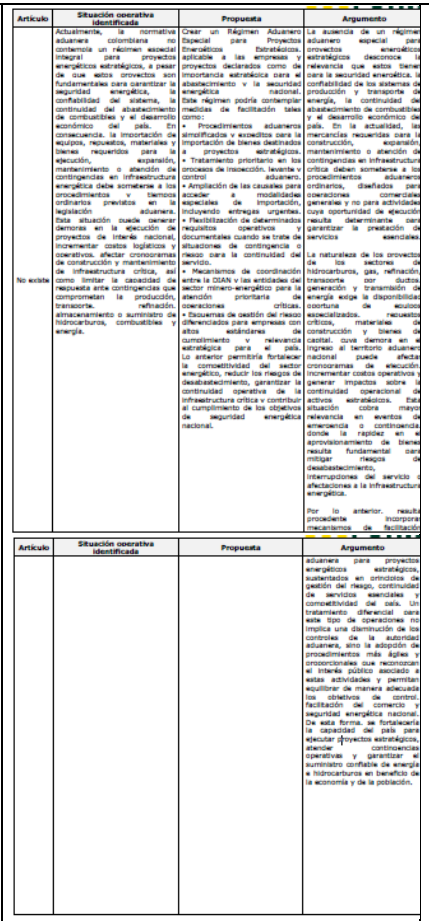
Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			al control del usuario aduanero, sin afectar las facultades de control de la autoridad aduanera.
179	Actualmente, el artículo 179 de la Resolución 46 de 2019, cuyo título hace referencia a la habilitación de lugares para el ingreso y salida de energía eléctrica y/o gas, contempla expresamente la posibilidad de que un interesado solicite la utilización de un punto habilitado para operaciones de exportación. Sin embargo, la disposición no prevé de manera expresa una alternativa equivalente para las operaciones de importación, siendo incoherente con el alcance general del artículo lo que genera una asimetría normativa y limita la flexibilidad operativa de los usuarios aduaneros que requieren efectuar ingresos de energía eléctrica y/o gas.	Se realiza propuesta modificar el artículo 179 de la Resolución 46 de 2019 con el fin de incorporar expresamente la posibilidad de autorizar la utilización de punto de ingreso habilitado para operaciones de importación, las siguientes son las opciones (texto en azul) para modificación del artículo: **Opción 1: ARTÍCULO 179. Habilitación del punto de ingreso y/o salida para la importación y/o exportación de energía eléctrica y/o gas.** La Subdirección de Gestión de Registro Aduanero lo habilitará, previa solicitud de la empresa interesada. Esta habilitación, de acuerdo con las circunstancias, podrá ser permanente o transitoria. Cuando por necesidades logísticas de la operación, se requiera que un punto de exportación habilitado previamente a un exportador sea utilizado por otra empresa interesada, la Dirección Seccional en cuya jurisdicción se encuentre el punto, podrá autorizar su utilización. La empresa interesada deberá cumplir las obligaciones establecidas en este capítulo. En el acto de habilitación del punto de ingreso para la importación, la empresa solicitante podrá solicitar que dicho punto sea utilizado por terceros. En consecuencia, las mercancías importadas a través del punto habilitado podrán	La solicitud de modificación normativa encuentra sustento en las necesidades actuales de aprovisionamiento de gas natural, las cuales requieren que los importadores de GNL puedan utilizar aquellos puntos de importación habilitados a terceros. Esta medida reviste especial urgencia, considerando que Colombia enfrenta una coyuntura crítica para garantizar el abastecimiento oportuno de energía eléctrica y gas natural ante la inminente ocurrencia del fenómeno de El Niño 2026-2027. Lo anterior resulta particularmente relevante si se tiene en cuenta que las plantas térmicas deberán operar a su máxima capacidad con el fin de preservar la confiabilidad y seguridad del sistema energético nacional. En este contexto, se proyecta que, a partir de octubre de 2026, se inicie la importación de GNL por la costa Pacífica, con una entrega estimada al Sistema Nacional de Transporte (SNT) de aproximadamente 60.000 KPCD. En consecuencia, resulta necesario que, la normativa aduanera se adecúe a las necesidades operativas y logísticas que se requieren, habilitando mecanismos que permitan a los importadores hacer uso de puntos de importación de gas habilitados a terceros. La necesidad de esta adecuación regulatoria se

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta
		correspondar tanto al t la habilitación como a autorizados para se **Opción 2: ARTÍCUL Habilitación del pu ingreso y/o salida importación y/o exp de energía eléctrica y** La Subdirección de Ge Registro Aduanero lo h previa solicitud de la interesada. Esta habilita acuerdo con las circun podrá ser permane transitoria. Cuando por nec logísticas de la opera requiera que un punto d y/o salida para la Imp y/o exportación h previamente a un Import exportador sea utilizado empresa interesada, la Seccional en cuya jurisd encuentre el punto, autorizar su utilizac empresa interesada cumplir las obli establecidas en este capí
No existe	Actualmente, los usuarios aduaneros pueden solicitar a la DIAN el acceso a la información relacionada con su calificación o perfil de riesgo mediante el ejercicio del derecho de petición, en línea con lo señalado por el Consejo de Estado - Sentencia 27067 del 13 de marzo de 2025. No obstante, al tratarse de un mecanismo reactivo y de atención individual, los operadores de comercio exterior no cuentan con una herramienta permanente, estandarizada y de consulta directa que facilite el monitoreo oportuno de su perfil de riesgo, la identificación de oportunidades de mejora y la adopción de acciones preventivas orientadas al fortalecimiento del cumplimiento aduanero.	Implementar dentro Servicios Info Electrónicos de la D mecanismo permanen consulta que permita usuarios aduaneros acc forma directa, segura y a su nivel o calificación d así como a los pr factores o variables que en dicha clasificación. A establecer un proce digital para solicitar la re actualización de la ca cuando existan relevantes en el comport de cumplimiento del u cuando este considere información utilizada valoración no adecuadamente su actual.

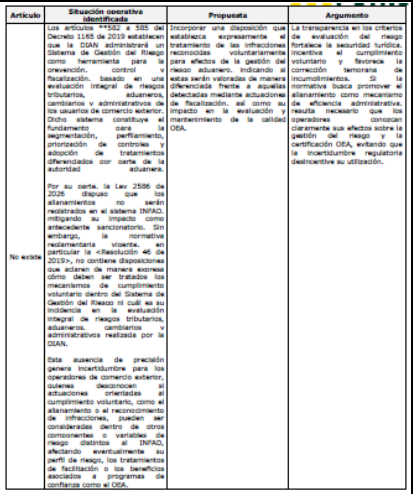
Información Pública Reservada



Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
No existe	Actualmente, la normativa aduanera colombiana no contempla un régimen especial integral para proyectos energéticos estratégicos, a pesar de que estos proyectos son fundamentales para garantizar la seguridad energética, la confiabilidad del sistema, la continuidad del abastecimiento de combustibles y el desarrollo económico del país. En consecuencia, la importación de equipos, repuestos, materiales y bienes requeridos para la ejecución, expansión, mantenimiento o atención de contingencias en infraestructura energética debe someterse a los procedimientos y tiempos ordinarios previstos en la legislación aduanera. Esta situación puede generar demoras en la ejecución de proyectos de interés nacional, incrementar costos logísticos y operativos, afectar cronogramas de construcción y mantenimiento de infraestructura crítica, así como limitar la capacidad de respuesta ante contingencias que comprometan la producción, transporte, refinación, almacenamiento o suministro de hidrocarburos, combustibles y energía.	Crear un Régimen Aduanero Especial para Proyectos Energéticos Estratégicos, aplicable a las empresas y proyectos declarados como de importancia estratégica para el abastecimiento y la seguridad energética nacional. Este régimen podría contemplar medidas de facilitación tales como: • Procedimientos aduaneros simplificados y expeditos para la importación de bienes destinados a proyectos estratégicos. • Tratamiento prioritario en los procesos de inspección, levante y control aduanero. • Ampliación de las causales para acceder a modalidades especiales de importación, incluyendo entregas urgentes. • Flexibilización de determinados requisitos operativos y documentales cuando se trate de situaciones de contingencia o riesgo para la continuidad del servicio. • Mecanismos de coordinación entre la DIAN y las entidades del sector minero-energético para la atención prioritaria de operaciones críticas. • Esquemas de gestión del riesgo diferenciados para empresas con altos estándares de cumplimiento y relevancia estratégica para el país. Lo anterior permitiría fortalecer la competitividad del sector energético, reducir los riesgos de desabastecimiento, garantizar la continuidad operativa de la infraestructura crítica y contribuir al cumplimiento de los objetivos de seguridad energética nacional.	La ausencia de un régimen aduanero especial para proyectos energéticos estratégicos desconoce la relevancia que estos tienen para la seguridad energética, la confiabilidad de los sistemas de producción y transporte de energía, la continuidad del abastecimiento de combustibles y el desarrollo económico del país. En la actualidad, las mercancías requeridas para la construcción, expansión, mantenimiento o atención de contingencias en infraestructura crítica deben someterse a los procedimientos aduaneros ordinarios, diseñados para operaciones comerciales generales y no para actividades cuya oportunidad de ejecución resulta determinante para garantizar la prestación de servicios esenciales. La naturaleza de los proyectos de los sectores de hidrocarburos, gas, refinación, transporte por ductos, generación y transmisión de energía exige la disponibilidad oportuna de equipos especializados, repuestos críticos, materiales de construcción y bienes de capital, cuya demora en el ingreso al territorio aduanero nacional puede afectar cronogramas de ejecución, incrementar costos operativos y generar impactos sobre la continuidad operacional de activos estratégicos. Esta situación cobra mayor relevancia en eventos de emergencia o contingencia, donde la rapidez en el aprovisionamiento de bienes resulta fundamental para mitigar riesgos de desabastecimiento, interrupciones del servicio o afectaciones a la infraestructura energética. Por lo anterior, resulta procedente incorporar mecanismos de facilitación

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			aduanera para proyectos energéticos estratégicos, sustentados en criterios de gestión del riesgo, continuidad de servicios esenciales y competitividad del país. Un tratamiento diferencial para este tipo de operaciones no implica una disminución de los controles de la autoridad aduanera, sino la adopción de procedimientos más ágiles y proporcionales que reconozcan el interés público asociado a estas actividades y permitan equilibrar de manera adecuada los objetivos de control, facilitación del comercio y seguridad energética nacional. De esta forma, se fortalecería la capacidad del país para ejecutar proyectos estratégicos, atender contingencias operativas y garantizar el suministro confiable de energía e hidrocarburos en beneficio de la economía y de la población.

Información Pública Reservada

			 Ecopetrol S.A. reitera su disposición de continuar participando en los espacios de diálogo técnico y construcción normativa promovidos por la DIAN, aportando su experiencia y conocimiento en las operaciones de comercio exterior asociadas al sector energético, con el propósito de contribuir al desarrollo de una regulación que fortalezca el control aduanero sin afectar la continuidad y eficiencia de las operaciones estratégicas para el país. Agradecemos la atención prestada a las observaciones y propuestas aquí presentadas, y solicitamos respetuosamente que las mismas sean consideradas durante el proceso de análisis y expedición de la resolución. Cordialmente, **JULIO ALBERTO BULA MIRANDA** **Líder OEA** ECOPETROL S.A.		

Información Pública Reservada

			Debido a la extensión de las peticiones, es necesario ver las tablas en el ANEXO 2.		
23	21 de septiembre de 2026	Giovanni Andrés Gómez Camelo ggomez@analdex.org ASOCIACIÓN NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR -ANALDEX	Doctor ANDRÉS FELIPE VELÁSQUEZ REYES Director General Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN Ciudad Asunto: Observaciones al artículo 3 del proyecto de resolución que modifica la Resolución 46 de 2019 Respetado Director, La Asociación Nacional de Comercio Exterior, Analdex, presenta sus observaciones al proyecto de resolución publicado por la DIAN para modificar la Resolución 46 de 2019, en dos partes. La primera hace referencia a la lucha contra la minería ilegal y comprende el artículo 3 del proyecto, sobre la restricción de los lugares de ingreso de maquinaria amarilla y determinadas partes. La segunda reúne comentarios técnicos aduaneros a los artículos 9, 10, 11 y 12. **I. Primera parte. Restricciones de ingreso de maquinaria (artículo 3)** En primera instancia cordialmente solicitamos revisar la restricción de los lugares de ingreso de maquinaria amarilla y determinadas partes, así como evaluar alternativas de control basadas en riesgo, trazabilidad y destinación final por los motivos que exponemos a continuación. La redacción propuesta puede trasladar costos significativos a las operaciones lícitas sin demostrar que la concentración	Aceptada parcialmente	En respuesta a la primera de las observaciones remitidas en la comunicación es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con

Información Pública Reservada

			portuaria reducirá el uso ilegal de los equipos. **1. Respaldo a la lucha contra la minería ilegal** Analdex comparte plenamente el objetivo de prevenir y combatir la explotación ilícita de yacimientos mineros y el uso de maquinaria pesada en esas actividades. La minería ilegal produce daños ambientales y sociales graves y exige una actuación coordinada del Estado. Nuestras observaciones no buscan reducir los controles, crear excepciones sin verificación ni limitar la capacidad de las autoridades. Buscan que las medidas se concentren en los factores que determinan el riesgo, particularmente el propietario, el usuario final, la ruta, la ubicación y la destinación efectiva de cada equipo. La clasificación arancelaria identifica la naturaleza de una mercancía, pero no determina por sí misma quién la utilizará ni cuál será su finalidad. Esta limitación es especialmente relevante porque la propia motivación del proyecto reconoce que las aplanadoras y máquinas para compactar o apisonar son bienes de uso general en infraestructura y construcción. Una restricción aplicada exclusivamente por subpartida termina afectando por igual a operadores formales, proyectos productivos y actividades ilícitas, aunque sus perfiles de riesgo sean completamente diferentes. **2. Controles existentes y oportunidad de fortalecerlos** Para las subpartidas históricamente reguladas ya existen instrumentos específicos de registro, identificación y seguimiento. El Decreto 723 de 2014, compilado en el Decreto 1070 de 2015, exige el registro de la maquinaria en el		formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de

Información Pública Reservada

			Registro Único Nacional de Tránsito y la instalación permanente de un sistema de posicionamiento global u otro dispositivo de monitoreo electrónico. La Resolución 2086 de 2014 de la Policía Nacional reglamentó las condiciones técnicas del sistema y el acceso de la autoridad a la información de localización y trazabilidad. La regulación de tránsito también contempla la identificación de los equipos y el cargue de información en el RUNT. Sucesivamente se han actualizado las condiciones y el desarrollo de este decreto, buscando que sea eficaz. El cumplimiento de estos requisitos ya representa costos administrativos, tecnológicos y logísticos para los importadores formales. Varias empresas mantienen sistemas de debida diligencia sobre sus compradores; algunas cuentan con la calidad de Operador Económico Autorizado y acreditan antecedentes satisfactorios de cumplimiento aduanero y tributario. Pese a ello, la medida proyectada las sometería a una restricción general, sin diferenciar su historial, la existencia de un proyecto verificable, la ubicación prevista del equipo o la capacidad de mantener su trazabilidad. El riesgo principal puede materializarse después de la importación, mediante ventas sucesivas, cambios de propietario, desvíos de ruta o uso del equipo en una actividad distinta de la informada. Una vez realizada una transferencia válida, el importador original no siempre tiene facultades jurídicas ni capacidad operativa para controlar las decisiones posteriores del adquirente. Restringir el puerto de ingreso no resuelve ese problema. Resultaría más eficaz fortalecer el reporte de transferencias, las alertas derivadas del GPS, el cruce de información entre la DIAN, el RUNT y la Policía Nacional, y las		crear licencias o vistos buenos o registros. AL respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a las jurisdicciones de Barranquilla y Buenaventura, o de establecer otras medidas de control alternativas, en tanto la DIAN ya ha implementado varias que no han dado los resultados esperados por el Gobierno nacional o por la Corte Constitucional o el Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 126 de la resolución 46 de 2019.

Información Pública Reservada

			verificaciones sobre ubicación y usuario final. Para las nuevas subpartidas incluidas en el proyecto, la DIAN podría coordinar con los ministerios de Defensa y Transporte la extensión de los mecanismos de registro y monitoreo que resulten pertinentes. Este enfoque permitiría cerrar vacíos de trazabilidad sin convertir la concentración portuaria en el principal instrumento de control. **3. Impacto sobre la reconstrucción posterior al terremoto** La medida resulta particularmente inconveniente en el contexto actual, cuando el proceso de reconstrucción posterior al terremoto del 10 de agosto de 2026 exige una disponibilidad amplia y oportuna de maquinaria amarilla. Equipos como excavadoras, cargadores, bulldóceres, motoniveladoras y compactadores serán indispensables para remover escombros, recuperar vías y atender obras de vivienda, infraestructura educativa, centros de salud y servicios públicos en las zonas afectadas. La concentración de las importaciones en un número limitado de puertos podría generar congestión por falta de capacidad, mayores costos logísticos y demoras en la llegada de equipos y repuestos. Se debe tener en cuenta que, en 2025, el 50% de la maquinaria amarilla importada al país ingresó por la zona portuaria de Buenaventura. Estas dificultades afectarían la capacidad de respuesta de las entidades públicas, los contratistas y las empresas responsables de ejecutar las obras, prolongando los tiempos de recuperación y elevando los recursos		No obstante, teniendo en cuenta que la resolución puede tener un impacto negativo para los usuarios que de buena fe realizaron operaciones comerciales al amparo del régimen existente antes de la entrada en vigencia de la nueva resolución, se informa que se establecerá un régimen de transición para las mercancías que ya hayan sido embarcadas y destinadas a las para el momento de la entrada en vigencia de la resolución, en aras de respetar el principio de seguridad jurídica de los usuarios que realizaron negocios jurídicos al amparo del texto de la resolución 46 de 2019 (antes de esta modificación). Sobre la solicitud de aclaración sobre la exigibilidad del rescate cuando el error que la autoridad advirtió corresponde a un error da lugar a descripción errada o incompleta o a descripción errada o incompleta del serial, conforme lo establece el numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586 de 2019; se precisa cuando es que ello procede. Adicionalmente a lo anterior, debe precisarse que el rescate de que trata el artículo 9 del proyecto publicado se pagaría solo si la mercancía queda en causal de aprehensión, y conforme al numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586 de 2019, en consonancia con el numeral 4 del artículo 17 y el numeral 2 del artículo 26 de esa misma ley, la causal de aprehensión por descripción errada o incompleta solo se da cuando se hayan vencido los términos previstos en el numeral 15.2.2.4 del artículo 15 y en el numeral 4 del artículo 17 y no se haya corregido el error. De modo que, si no hay causal de aprehensión aplicable, no hay que rescatar la mercancía y pagar el porcentaje indicado en el proyecto de artículo 301-1, Ahora, frente a la segunda de las observaciones de la Segunda Parte, se informa que no se acoge la solicitud dado que el propósito de las reuniones técnicas es el de aclarar, precisar y contextualizar alguna información aportada en la solicitud o en respuesta al requerimiento información, pues no resulta procedente incorporar nuevas máquinas, aparatos o equipos que no hayan estado relacionados en la solicitud, pues se trataría de mercancía diferente.

Información Pública Reservada

			requeridos para atender la emergencia y reconstruir la infraestructura dañada. Adicionalmente, la imposibilidad de usar puertos como Buenaventura podría duplicar el costo del flete terrestre y, con ello, encarecer la reconstrucción de las ciudades afectadas por el terremoto, que son precisamente las más cercanas a la zona portuaria del Pacífico. Por lo anterior, consideramos necesario mantener alternativas suficientes de ingreso al territorio aduanero nacional y establecer mecanismos que faciliten la importación prioritaria de maquinaria destinada a la reconstrucción, sin menoscabar los controles contra la minería ilegal. La trazabilidad, el monitoreo mediante GPS, la interoperabilidad de los registros y la fiscalización basada en riesgos permitirían conciliar ambos objetivos, evitando que una restricción general termine obstaculizando la recuperación del país. **4. Impactos logísticos y económicos identificados** Las estimaciones preliminares remitidas por empresas del sector indican que el costo logístico de importar maquinaria podría aumentar entre 25 % y 30 %, mientras que en repuestos el incremento podría ubicarse entre 30 % y 40 %. Para proyectos localizados en Magdalena, Cesar y el sur de La Guajira se han advertido aumentos de entre 30 % y 40 % en gastos portuarios y transporte terrestre. Estas cifras muestran que la medida sí puede imponer nuevas cargas económicas a los usuarios aduaneros. La memoria justificativa afirma que el proyecto no impone nuevas cargas y prevé una disminución de cargas administrativas. Sin embargo, su análisis		Frente a la tercera de las observaciones de la Segunda Parte, se informa que no se acoge la acoge la misma, porque no es posible solicitar el comprobante de pago por el valor faltante del servicio con ocasión al requerimiento de información, pues se trata de un requisito sine qua non para proceder con el estudio de la solicitud. Los documentos soporte se refieren a los que contienen la información técnica relacionada con la mercancía objeto de la solicitud. Frente a la primera solicitud de la Observación 4 de la Segunda Parte, se informa que no se acoge la misma, teniendo en cuenta que la condición relativa a la vigencia de las resoluciones de clasificación arancelaria ya se encuentra expresamente regulada en el numeral 2 del artículo 306 del Decreto 1165 de 2019, para las ordinarias, y en el artículo 301 del mismo decreto, para las anticipadas. En consecuencia, no se considera necesario reiterar dicha disposición en el proyecto de resolución, toda vez que las condiciones de vigencia se encuentran establecidas en una norma de superior jerarquía, cuya aplicación es obligatoria, independientemente de que se reproduzcan expresamente en el acto administrativo propuesto. Frente a la segunda solicitud de la Observación 4 de la Segunda Parte, se informa que esta Dirección está de acuerdo con la dificultad evidenciada, por lo cual se ajustará el artículo 314 para evitar problemas en la interpretación de la norma. Frente a la Observación 5 de la Segunda Parte, no se acoge la redacción propuesta. No obstante, se reconoce la necesidad de precisar que la disposición de utilizar una misma resolución de clasificación arancelaria para unidades funcionales idénticas como documento soporte de las declaraciones de importación, aplica únicamente a la importación de unidades funcionales que estén amparadas en resoluciones de clasificación arancelaria expedidas con posterioridad a la vigencia de la presente resolución.

Información Pública Reservada

			económico se concentra en la ausencia de costos fiscales o presupuestales para la DIAN y no cuantifica los efectos para los particulares. Tampoco presenta un estudio sobre capacidad portuaria, que podría ser insuficiente por puerto de ingreso propuesto, disponibilidad de servicios navieros, tiempos libres, transporte terrestre, seguros, almacenamiento, inspecciones o afectación de proyectos en ejecución. Esa omisión impide evaluar la proporcionalidad de la decisión. Las empresas afiliadas reportan que el flete internacional hacia Cartagena puede ser considerablemente superior al de otras rutas y que determinadas navieras no ofrecen allí servicios adecuados de carga suelta o break bulk para estos equipos. El traslado terrestre de maquinaria sobredimensionada exige permisos, escoltas y personal técnico de vía. Cuando la mercancía debe movilizarse primero a una bodega para alistamiento y posteriormente al cliente, se genera además un doble transporte que aumenta el costo y el tiempo de entrega. Una gran parte de la maquinaria amarilla proviene de China o Japón, orígenes cuyo destino natural es la zona portuaria de Buenaventura. Esta restricción encarece los costos de una manera importante, al obligar a transitar el Canal de Panamá, en un contexto en donde los costos de ese tránsito ya vienen al alza por el Fenómeno de El Niño. También se han informado diferencias relevantes en los periodos libres de almacenamiento. En algunas operaciones, los terminales utilizados en Cartagena conceden aproximadamente tres días libres, frente a periodos que pueden alcanzar treinta días en otros puertos, según las condiciones comerciales		Frente a la Observación 6 de la Segunda Parte, se acepta parcialmente. La información de la ubicación geográfica en el territorio aduanero nacional de la unidad funcional no es un requisito técnico necesario para efectuar la clasificación arancelaria de la misma, sino un requisito de control y seguimiento que tiene la autoridad aduanera dentro de sus controles aduaneros, ya sean previo, simultáneo o posterior, no considerándose éste el espacio en donde se deba remitir tal información, por lo que se modificará el inciso primero del artículo 316 del proyecto.

Información Pública Reservada

			aplicables. Si se presentan inspecciones, congestión o retrasos documentales, esta diferencia puede traducirse rápidamente en almacenamiento y demoras. Por ello, la capacidad de Cartagena y de los puertos disponibles en la jurisdicción de Riohacha debe evaluarse antes de concentrar allí un volumen nacional de maquinaria pesada. La reducción de alternativas también elimina redundancias necesarias para responder a congestiones, cierres o limitaciones de capacidad. Empresas que hoy utilizan Buenaventura y Santa Marta para maquinaria y repuestos perderían rutas desarrolladas durante años. En el caso de las partes, algunas cargas consolidadas tendrían que separarse para cumplir la restricción, con pérdida de eficiencia, mayores costos documentales y posibles retrasos en el suministro de repuestos y en el servicio posventa. **5. Efectos sobre proyectos productivos e inversión** La medida tendría efectos sobre proyectos de infraestructura, construcción, minería legal, hidrocarburos y gas. Para operaciones ubicadas en Cesar, Magdalena y el sur de La Guajira, Santa Marta constituye una ruta natural por proximidad, calado, disponibilidad de equipos, condiciones comerciales y experiencia en el manejo de cargas asociadas a estos sectores. Obligar a utilizar rutas más distantes modifica los costos previstos en proyectos que están en ejecución o evaluación. Este impacto debe analizarse frente a los esfuerzos de la actual administración por atraer inversión y reactivar proyectos de exploración, extracción y producción de hidrocarburos, en particular de gas. La maquinaria objeto del proyecto es necesaria para adecuar terrenos, construir		

Información Pública Reservada

			vías y desarrollar infraestructura. Un aumento no previsto de los costos logísticos puede retrasar decisiones de inversión o restar viabilidad a iniciativas que aún se encuentran en estructuración. Una parte relevante de la maquinaria y los repuestos proviene de socios comerciales estratégicos, entre ellos Japón, con quien estamos finalizando la negociación para la suscripción de un acuerdo comercial y Estados Unidos, con quien estaríamos generando un irritante adicional en el marco de las relaciones comerciales que se están reconstruyendo. Aunque la restricción se aplicaría con independencia del origen, concentrar las rutas de ingreso encarece el aprovechamiento de esas relaciones comerciales y contradice los objetivos de facilitación previstos en la Ley 1609 de 2013. El control contra la minería ilegal debe aplicarse sin crear barreras logísticas generales para el comercio formal. **6. Solicitud de reunión técnica** Analdex reitera su disposición para aportar información sobre operaciones, costos y rutas, y para trabajar con las autoridades en el fortalecimiento de los controles. Solicitamos una reunión técnica antes de adoptar la decisión definitiva, de manera que la lucha contra la minería ilegal se apoye en instrumentos eficaces de trazabilidad y fiscalización, sin trasladar de forma generalizada sus costos a los importadores que cumplen la normativa. Igualmente, solicitamos que todos los comentarios sean tenidos en cuenta antes de suscribir el acto administrativo de la referencia. **II. Segunda parte. Comentarios técnicos aduaneros.**		

Información Pública Reservada

			Valoramos que el proyecto racionalice el trámite de clasificación arancelaria de unidades funcionales, un ajuste que la propia DIAN había planteado en el numeral 9 del Concepto 002738 int. 262 de 2026, y que precise el rescate en la legalización, por lo que las propuestas que se presentan a continuación busca fortalecer las medidas planteadas. **1. Porcentaje de rescate en la legalización (artículo 9)** El artículo 9 fija el porcentaje de rescate para la declaración de legalización que se presenta con ocasión del control simultáneo, un supuesto que el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 no cubría de manera expresa. El literal i) establece un veinte por ciento y exceptúa la conducta del numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586 de 2026, es decir, los errores u omisiones parciales en el serial y las descripciones erradas o incompletas que no impliquen mercancía diferente, cambio de subpartida con mayores tributos ni incumplimiento de restricciones. La excepción indica lo que no se aplica, pero no aclara lo que se aplica en su lugar aunque podría inferirse que será directamente lo que indica el propio artículo. Sin embargo, esa omisión puede llevar a que, para esos casos, se acuda a los porcentajes del artículo 293 del Decreto 1165, pensados para la legalización voluntaria y para el control posterior, cuando el propio decreto permite legalizar sin pago de rescate la descripción errada o incompleta que se advierte en la inspección. La Ley 2586 de 2026 tampoco prevé rescate para esa conducta, sino la sanción del numeral 15.2.2.4, que no se aplica si se presenta la declaración de corrección		

Información Pública Reservada

			dentro de los treinta días hábiles siguientes a la detección. Proponemos precisar el final del literal i), de modo que la excepción diga también cuál es el tratamiento: *Lo anterior, salvo que se trate de la conducta prevista en el numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586 de 2026, caso en el cual no habrá lugar al pago de rescate y se estará a lo dispuesto en dicho numeral.* **2. Reuniones técnicas (artículos 10 y 11)** Los artículos 10 y 11 conservan la posibilidad de que la DIAN realice reuniones técnicas con el interesado y con un técnico especializado, para aclarar, precisar, contextualizar, explicar o ampliar las características técnicas de la mercancía o de los componentes de una unidad funcional. Al final del parágrafo 3 de los artículos 306 y 314 se agrega, sin embargo, una limitación nueva: *Con ocasión de estas reuniones técnicas no se podrán incorporar nuevas máquinas, aparatos o componentes a una unidad funcional que no se hayan incluido en la solicitud inicial o en la respuesta al requerimiento de información.* Es en esas reuniones, con los funcionarios de la DIAN y los ingenieros del interesado de manera directa, donde suele aclararse que un equipo o componente no relacionado inicialmente sí hace parte de la unidad funcional. Además, ambos artículos prevén un único requerimiento de información y establecen que la reunión no suspende los términos, así que una reunión posterior a la respuesta dejaría al interesado sin oportunidad de incorporar el elemento. Los mismos artículos ya		

Información Pública Reservada

			contienen el límite razonable, porque quien responde antes del vencimiento y renuncia al término restante no puede allegar información adicional. Proponemos eliminar el último inciso del parágrafo 3 de los artículos 306 y 314. Si la DIAN prefiere mantener alguna salvaguarda, la información derivada de la reunión podría incorporarse mediante la respuesta al requerimiento, mientras el término esté vigente y el interesado no haya renunciado a este. **3. Pago incompleto (artículo 11)** El parágrafo 1 del artículo 314 conserva la regla según la cual, si el solicitante no paga el servicio o lo paga de forma incompleta, no hay lugar al estudio y se archiva la solicitud. La regla ya existe en el texto vigente, pero la modificación del artículo es una oportunidad para facilitar el trámite. El inciso primero del mismo artículo incluye el comprobante de pago entre los documentos que deben acompañar la solicitud, y prevé que, si faltan documentos soporte o información, la DIAN requiera al solicitante dentro del mes siguiente a la radicación y por una sola vez. Una inconsistencia en el pago puede tratarse en ese mismo requerimiento, sin crear un trámite ni un término adicional y sin archivar una solicitud que todavía puede subsanarse. Proponemos ajustar el parágrafo 1 para que, cuando el pago sea incompleto o presente una inconsistencia subsanable, se informe al solicitante en el requerimiento de información, para que lo complete o lo acredite dentro del término de respuesta. Solo si no lo subsana en ese término procedería el archivo.		

Información Pública Reservada

			4. Vigencia y plazo en las unidades funcionales idénticas (artículo 11) Valoramos la incorporación del parágrafo 6 del artículo 314, que permite que una resolución de clasificación arancelaria sirva como documento soporte para otras unidades funcionales idénticas del mismo importador y reduce cargas operativas y costos innecesarios, como reconoce la memoria justificativa. Solicitamos precisar dos aspectos para facilitar su implementación en la práctica. El primero es la vigencia. El parágrafo exige que la resolución esté vigente al momento de la presentación y aceptación de la declaración de importación. Según el artículo 306 del Decreto 1165 de 2019, las resoluciones de clasificación arancelaria se mantienen vigentes mientras permanezcan las condiciones bajo las cuales se emitieron. Pedimos que el parágrafo lo diga expresamente, para que la exigencia no se entienda como una caducidad por el paso del tiempo. El segundo es el plazo del artículo 307 del mismo decreto, que fija en un año, prorrogable por otro, el término para ingresar y declarar todas las máquinas y elementos de una unidad funcional, contado desde su primera declaración. Cuando una resolución ampare varias unidades idénticas importadas en momentos distintos, surge la duda de si ese plazo corre una sola vez para todas o de manera independiente para cada una. Solicitamos aclarar que se cuenta por cada unidad funcional, desde su propia primera declaración, sin modificar el término del decreto. Por lo anterior, proponemos la siguiente redacción para el inciso final del parágrafo:		

Información Pública Reservada

			Para este efecto, la resolución de clasificación arancelaria podrá servir como documento soporte de las declaraciones de importación de las demás unidades funcionales del mismo importador que mantengan idéntica función, características técnicas, composición y uso, siempre que se mantengan las condiciones bajo las cuales fue emitida, en los términos del artículo 306 del Decreto 1165 de 2019. El término previsto en el artículo 307 del mismo decreto se contará de manera independiente para cada unidad funcional, a partir de la presentación y aceptación de su primera declaración de importación. **5. Régimen de transición para las unidades funcionales** El proyecto entra en vigencia quince días después de su publicación y no prevé tratamiento para las resoluciones de clasificación de unidades funcionales ya expedidas ni para las solicitudes en trámite. Esas resoluciones se expidieron bajo el texto vigente del artículo 316, que las limita a «la mercancía objeto de dicha Resolución», y su parte resolutiva puede reflejar esa limitación. Sin una disposición expresa, queda la duda de si pueden servir de soporte a unidades idénticas importadas después de la entrada en vigencia, y quienes tienen solicitudes pendientes tendrían que radicar nuevas solicitudes para unidades que la regla nueva ampararía. Por lo anterior proponemos lo siguiente: *Parágrafo transitorio. Lo dispuesto en el parágrafo 6 del artículo 314 y en el inciso segundo del artículo 316 se aplicará, respecto de las declaraciones de importación que se presenten a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, a las resoluciones de*		

Información Pública Reservada

			clasificación arancelaria de unidades funcionales expedidas con anterioridad y a las que se expidan como resultado de solicitudes radicadas y no decididas a esa fecha. **6. Ubicación de la unidad funcional (artículo 12)** El artículo 12 exige que la solicitud indique «el lugar geográfico, área y coordenadas en que se instalará la unidad funcional cuando corresponda». Ni el texto vigente del artículo 316 ni la motivación del proyecto explican para qué sirve este dato en la clasificación arancelaria. El sitio donde se instale la unidad no modifica su función, características técnicas, composición ni uso, que son los criterios que el propio proyecto adopta para decidir cuándo varias unidades son idénticas. La exigencia resulta además difícil de conciliar con el objetivo de la reforma. Si una misma resolución debe amparar unidades idénticas del mismo importador, esas unidades pueden instalarse en plantas o ubicaciones distintas, y atar la resolución a un lugar y unas coordenadas impide justamente esa reutilización. El texto tampoco aclara si la ubicación condiciona la validez de la resolución ni qué ocurre si el importador traslada la unidad, y el mismo inciso dispone que la resolución aplica al importador y a la mercancía que cumpla las características descritas, sin mencionar la ubicación como condición. Proponemos eliminar esa exigencia. Si la DIAN la necesita para el control posterior, podría solicitarse como información de la solicitud, sin que condicione la aplicación de la resolución. De antemano agradecemos la atención a estas observaciones y esperamos que		

Información Pública Reservada

			contribuyan a fortalecer el control contra la minería ilegal y mantenga la facilitación del comercio exterior formal. JAVIER DÍAZ MOLINA PRESIDENTE EJECUTIVO		
24	21 de septiembre de 2026	Diana Caballero diana.caballero@ppulegal.com Philippi Pietrpcarrizosa Ferrero DU & Uria	Señores, A continuación, encontrarán el texto que será enviado hoy a la DIAN con comentarios al proyecto de resolución que discutimos la semana pasada. Quedo atenta a sus comentarios para radicar el día de hoy. Señores Dirección de Gestión de Aduanas Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales Enviado por correo electrónico a: dir_aduanas@dian.gov.co Ref: Sugerencias y propuestas alternativas al proyecto de resolución “Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019 Publicación: 11 de septiembre de 2026 Estimados señores, En virtud de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, me permito, dentro del término legal, presentar sugerencias y propuesta alternativa al proyecto de resolución publicado en la página web de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el día 11 de septiembre de 2026, de la referencia.	Aceptado	En atención a las preocupaciones manifestadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición con un régimen de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción.

Información Pública Reservada

			1. **Artículos sobre los cuales se hacen sugerencias y propuestas alternativas** La sugerencia se presenta sobre el artículo 21 de vigencia y derogatorias del proyecto de resolución, en concordancia con el artículo 3 del proyecto que incluye nuevas mercancías con restricción de puerto de ingreso y modifica los puertos de ingreso permitidos. El artículo 3 del proyecto establece la restricción de ingreso para nuevas mercancías clasificadas bajo las subpartidas 8429.40.00.00, 8430.31.00.00, 8430.39.00.00, 8430.41.00.00, 8430.49.00.00, 8430.50.00.00, 8430.61.10.00, 8430.61.90.00 por puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena y Riohacha. El artículo de vigencia mencionado establece: **"*Artículo 21. Vigencia y derogatorias.* *La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial y deroga el inciso segundo del artículo 209 y el numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019*." **2. Sugerencia propuesta** A la fecha de publicación del proyecto de resolución, compañías importadoras y comercializadoras de maquinaria clasificada bajo las nuevas subpartidas arancelarias incluidas, cerraron negocios de compra que se encuentran en uno o varios de los siguientes eventos: (i) mercancía en tránsito internacional con documento de transporte consignado a puertos diferentes a los determinados en el artículo; (ii) mercancía con documento		

Información Pública Reservada

			de transporte consignado a puertos diferentes a los determinados en el artículo sin que hayan sido embarcados; y (iii) mercancía con compra confirmada y factura de venta expedida en trámite de fletamento. El artículo de vigencia mencionado establece: "***Artículo 21. Vigencia y derogatorias.*** *La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial y deroga el inciso segundo del artículo 209 y el numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019*." Lo anterior significa que en concordancia con el artículo 3 del proyecto, el ingreso de las nuevas mercancías con restricción de puerto, ya embarcadas o con contrato de compraventa en firme, deben ingresar por los puertos autorizados a partir de la vigencia de la resolución, lo que implicaría sobrecostos y cambios en el fletamento del buque de carga y modificaciones en el contrato de compraventa. Se sugiere en consecuencia que se aclare en el artículo de vigencia que la restricción de puerto de ingreso no aplica a las mercancías con documento de transporte y/o factura emitidos con fecha anterior a la vigencia de la resolución. Agradezco su atención a estos comentarios, Diana Caballero C.C. 40383.778		
25	21 de septiembre de 2026	Mariana Rincón direccionce@solucionesypartes.com	Buen día Cordialmente solicitamos incluir un parágrafo transitorio al artículo 3ro del	Aceptado	En atención a las preocupaciones manifestadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición con un régimen de transición para las mercancías que al momento de la entrada en

Información Pública Reservada

		Styben Triviño Duque coordinacionjrce@solucionesypartes.com S & P Soluciones & Partes	proyecto que excluya la aplicación de la medida para mercancía que al momento de la entrada en vigencia de la resolución ya se encuentre embarcada y en tránsito internacional con destino al territorio aduanero nacional. Quedo atenta, muchas gracias. Cordialmente,		vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción.
26	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Inciso parte considerativa** Encabezado de facultades **Comentario** "La fórmula de competencia cita de manera genérica la Ley 2586 de 2026, sin identificar la disposición concreta que habilita el desarrollo reglamentario de las materias sancionatorias o procedimentales que se incorporan. Para las materias no sancionatorias la competencia deriva principalmente del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013 y de los numerales 1 y 2 del artículo 8 del Decreto 1742 de 2020; para los desarrollos específicos de la Ley 2586 conviene identificar el artículo o parágrafo habilitante aplicable. Para este proyecto, la más relevante es la siguiente: Artículo 7, parágrafo 4 — medidas cautelares. La Ley dispone expresamente: "La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) desarrollará los aspectos operativos de la aplicación de las medidas cautelares y el levantamiento de estas." Tiene conexión directa con el artículo 7 del proyecto, que adiciona el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019 para regular el cambio de contenedor o unidad de carga respecto de mercancías sometidas a aprehensión."	No aceptado	No se acoge la solicitud dado que se desiste de la propuesta contenida en el artículo 7 del proyecto, ya que con base en los comentarios recibidos se evidenció que la redacción del artículo puede generar dificultades de aplicación en tanto la disposición parece no tener en cuenta que la misma podría aplicarse a mercancías decomisadas o respecto de las cuales haya operado el abandono legal, eventos en los que la titularidad corresponde a la Nación. Adicionalmente, se desiste de la propuesta debido a las preocupaciones indicadas en comentarios de usuarios aduaneros, en tanto el procedimiento propuesto genera riesgos logísticos, y preocupaciones frente a las responsabilidades de los distintos actores y sobre la cadena de custodia.

Información Pública Reservada

			Propuesta Precisar la habilitación normativa específica de la Ley 2586 de 2026, articulo 7 cuando corresponda, manteniendo como fundamento general el artículo 2 de la Ley 1609 de 2013 y los numerales 1 y 2 del artículo 8 del Decreto 1742 de 2020.		
27	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Inciso parte considerativa** Considerando sobre competencia DIAN - Párrafo No. 2. **Comentario** Existe una duplicación en la expresión "reglamenten las disposiciones las disposiciones" y un error de concordancia en "demás normas que lo modifiquen o adiciones". Aunque formal, conviene corregir porque integra la motivación de competencia del acto. **Propuesta** Sustituir por: "...reglamenten las disposiciones contenidas en el Decreto 1165 de 2019 y demás normas que lo modifiquen o adicionen en materia aduanera..."	Aceptado	Se acoge la sugerencia dado que trata de una modificación formal que da claridad al texto de la resolución.
28	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Inciso parte considerativa** Considerando - Inciso 5 **Comentario** Se considera pertinente la precisión incorporada en el artículo 2 del proyecto, en el sentido de extender expresamente la obligación de presentar declaración anticipada a las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 cuando se encuentren consignadas y destinadas a zona franca.	No aceptada	Aunque las sugerencias presentadas permitirán explicar mejor la razón de ser de la medida que se pretende adoptar con el artículo 2 del proyecto de resolución (que pretendía extender la obligación de declaración anticipadas para las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 cuando estuvieran consignadas a una zona franca), y asimismo, garantizarían un mejor control aduanero, se informa que no se acoge la solicitud dado que se desiste de la propuesta. La razón de ello es que se comparte el argumento presentado por otros usuarios, conforme al cual las mercancías que ingresan a una zona franca desde el exterior no pueden ser consideradas una importación al territorio aduanero nacional (TAN), en virtud al

Información Pública Reservada

			No obstante, teniendo en cuenta que esta modificación amplía el ámbito de aplicación de la declaración anticipada a una operación que actualmente tiene un flujo operativo diferenciado, se sugiere complementar la parte considerativa precisando que se efectuarán los ajustes técnicos y operativos necesarios en los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN para permitir el adecuado cumplimiento de esta obligación y su articulación con los procedimientos correspondientes al ingreso de mercancías a zona franca. Lo anterior permitiría anticipar y superar posibles dificultades operativas derivadas de la implementación de la medida y otorgaría mayor certeza a los usuarios respecto de su aplicación. Adicionalmente, se observa que la finalidad señalada en la memoria justificativa consiste en evitar que la restricción de ingreso establecida para estas mercancías sea eludida mediante la consignación del documento de transporte a un usuario de zona franca. Sin embargo, el proyecto únicamente introduce una precisión respecto de la declaración anticipada en el artículo 124 y no modifica el numeral 11 del artículo 125, disposición que contiene propiamente la restricción de los lugares de ingreso de las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07. En consecuencia, se considera conveniente armonizar ambas disposiciones y establecer expresamente en el numeral 11 del artículo 125 que la restricción de lugares de ingreso también resulta aplicable cuando las mercancías se encuentren consignadas y destinadas a zona franca. De esta manera existiría plena correspondencia entre el problema identificado en la memoria justificativa, la obligación de declaración anticipada		régimen franco colombiano, consagrado en la Ley 1004 de 2005 y desarrollado en el Decreto 1165 de 2019, según el cual las mercancías destinadas a una zona franca son sometidas a un régimen especial que difiere la causación de tributos aduaneros hasta el momento en que dicha mercancía efectivamente se nacionaliza con destino al resto del territorio nacional. En ese sentido, se desiste del artículo mediante el cual se exige declaración anticipada para las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 destinadas a zona franca, en tanto ese mecanismo (pensado para evitar la elusión de la medida consistente en presentar declaraciones anticipadas para esas mercancías con el objetivo de mejorar el perfilamiento de estas), resulta contrario a los principios del régimen franco. En consecuencia, estos argumentos se tendrán en cuenta en otra que contendrá el tema de drones.

Información Pública Reservada

			prevista en el artículo 124 y la restricción de ingreso regulada en el artículo 125. **Propuesta** Se sugiere complementar la parte considerativa con un considerando en el siguiente sentido: "Que, con el fin de garantizar la adecuada aplicación de la obligación de presentar declaración anticipada respecto de las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 consignadas y destinadas a zona franca, se hace necesario efectuar los ajustes técnicos y operativos correspondientes en los Servicios Informáticos Electrónicos de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de manera que se permita el cumplimiento de dicha obligación y su adecuada articulación con los procedimientos aplicables al ingreso de mercancías a zona franca." Asimismo, se propone modificar el numeral 11 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, así: "11. Las mercancías clasificables en la partida arancelaria 88.06 del Arancel de Aduanas deberán ingresar e importarse exclusivamente por los puertos de la jurisdicción de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena y por el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá de la jurisdicción de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá – Aeropuerto El Dorado. Esta restricción de ingreso será igualmente aplicable cuando las mercancías se encuentren consignadas y destinadas a zona franca.		

Información Pública Reservada

			Esta exigencia también aplicará a las partes clasificables en la partida 88.07 destinadas únicamente a aeronaves no tripuladas de la partida 88.06. Estas mercancías no podrán ingresar al país bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes.”		
29	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Inciso parte considerativa** Considerando sobre cambio de contenedor o unidad de carga **Comentario** Se sugiere fortalecer la fundamentación jurídica del considerando relacionado con el cambio de contenedor o de unidad de carga, teniendo en cuenta que la medida propuesta encuentra sustento directo en el artículo 7 de la Ley 2586 de 2026. En particular, el parágrafo 4 de dicho artículo establece expresamente que la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) desarrollará los aspectos operativos de la aplicación de las medidas cautelares y de su levantamiento, disposición que constituye fundamento específico para regular operativamente el cambio de contenedor o unidad de carga respecto de mercancías sometidas a medida cautelar. Adicionalmente, el parágrafo 2 del mismo artículo dispone que las medidas cautelares allí señaladas no involucrarán el contenedor ni el medio de transporte, salvo las excepciones previstas en la ley, y establece que, una vez llevada la mercancía a depósito y/o asegurado su control y conservación, deberá ordenarse la devolución del contenedor dentro del término previsto.	No aceptado	Aunque la sugerencia presentada permitiría explicar mejor la razón de ser de la medida que se pretende adoptar con el artículo 7 del proyecto de resolución (que pretendía establecer un mecanismo para desocupar contenedores llenos de mercancía abandonada o en casual de aprehensión o definitivamente desocupada, con el objeto de descongestionar las terminales portuarias), se informa que no se acoge la solicitud dado que se desiste de la propuesta, ya que con base en los comentarios recibidos se evidenció que la redacción del artículo puede generar dificultades de aplicación en tanto la disposición parece no tener en cuenta que la misma podría aplicarse a mercancías decomisadas o respecto de las cuales haya operado el abandono legal, eventos en los que la titularidad corresponde a la Nación. Adicionalmente, se desiste de la propuesta debido a las preocupaciones indicadas en comentarios de usuarios aduaneros, en tanto el procedimiento propuesto genera riesgos logísticos, y preocupaciones frente a las responsabilidades de los distintos actores y sobre la cadena de custodia.

Información Pública Reservada

			En este sentido, la posibilidad de trasladar la mercancía a otro contenedor o unidad de carga constituye un mecanismo operativo orientado a garantizar simultáneamente la conservación del control aduanero sobre la mercancía y el cumplimiento de la obligación legal de devolución del contenedor. **Propuesta** Se sugiere complementar el considerando en los siguientes términos: “Que el parágrafo 4 del artículo 7 de la Ley 2586 de 2026 establece que la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) desarrollará los aspectos operativos de la aplicación de las medidas cautelares y de su levantamiento. Que, adicionalmente, el parágrafo 2 del artículo 7 de la Ley 2586 de 2026 dispone que las medidas cautelares allí previstas no involucrarán el contenedor ni el medio de transporte, salvo las excepciones establecidas en la misma ley, y que una vez llevada la mercancía a depósito y/o asegurado su control y conservación deberá ordenarse la devolución del contenedor dentro del término establecido. Que, en desarrollo de las anteriores disposiciones y con el fin de garantizar la seguridad de las mercancías, preservar el control aduanero y mitigar los costos asociados a la operación de comercio exterior, se hace necesario establecer el procedimiento que permita el cambio de contenedor o de unidad de carga de las mercancías objeto de la medida cautelar de aprehensión o sobre las cuales haya operado el abandono legal, permitiendo su traslado a otro contenedor o unidad de carga.”		

Información Pública Reservada

30	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Inciso parte considerativa** Considerando sobre derogatoria del inciso segundo del artículo 209 **Comentario** Se sugiere fortalecer la motivación de la derogatoria del inciso segundo del artículo 209 de la Resolución 46 de 2019. Bajo el régimen sancionatorio anterior, el deber de reportar a la autoridad aduanera las mercancías cuyo término de permanencia en depósito hubiera vencido sin obtener levante tenía correspondencia con una infracción específica aplicable a los depósitos. La Ley 2586 de 2026 no reproduce expresamente dicha infracción dentro del numeral 15.8 del artículo 15. No obstante, la desaparición de la consecuencia sancionatoria no determina por sí sola la pérdida de vigencia o utilidad de la obligación sustantiva de reporte. En consecuencia, se recomienda precisar si la derogatoria obedece a que dicha información es obtenida actualmente por otros mecanismos o servicios informáticos, a que existe otra disposición que garantiza su suministro, o a que el reporte dejó de ser necesario para la gestión y control de las mercancías en abandono. **Propuesta** Se sugiere complementar el considerando en los siguientes términos: “Que el parágrafo 4 del artículo 7 de la Ley 2586 de 2026 establece que la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) desarrollará los aspectos operativos de la aplicación de las medidas cautelares y de su levantamiento.	Aceptado parcialmente	Se acoge la propuesta con el objeto de dar más claridad a los usuarios aduaneros sobre la razón de ser de la derogación. Aunque no se acoge de forma integra el texto propuesto.

Información Pública Reservada

			Que, adicionalmente, el parágrafo 2 del artículo 7 de la Ley 2586 de 2026 dispone que las medidas cautelares allí previstas no involucrarán el contenedor ni el medio de transporte, salvo las excepciones establecidas en la misma ley, y que una vez llevada la mercancía a depósito y/o asegurado su control y conservación deberá ordenarse la devolución del contenedor dentro del término establecido. Que, en desarrollo de las anteriores disposiciones y con el fin de garantizar la seguridad de las mercancías, preservar el control aduanero y mitigar los costos asociados a la operación de comercio exterior, se hace necesario establecer el procedimiento que permita el cambio de contenedor o de unidad de carga de las mercancías objeto de la medida cautelar de aprehensión o sobre las cuales haya operado el abandono legal, permitiendo su traslado a otro contenedor o unidad de carga.”		
31	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Inciso parte considerativa** Inciso 3o de la Hoja 2. **Comentario** Que a pesar de los distintos controles a las máquinas y sus partes clasificables por las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 y 8905.10.00.00, en sentencia T-622 de 2016 la Corte Constitucional reconoció al río Atrato, su cuenca y afluentes como un sujeto de derechos a la protección, conservación, mantenimiento y restauración a cargo del Estado. En ese sentido ordenó al Ministerio de Ambiente, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Defensa, entre otros entes y organizaciones nacionales e	Aceptado	Se acoge la propuesta de ajuste dado que se propone un cambio formal, que no implica nuevas obligaciones para alguno de los usuarios aduaneros, y en cambio, permite que la información presentada en los Considerandos sea más precisa.

Información Pública Reservada

			internacionales diseñar y poner en marcha un plan para descontaminar la cuenca del río Atrato y sus afluentes, con el objeto de neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal en el río Atrato y en el departamento de Chocó, incluyendo acciones de incautación y neutralización de dragas y en general de la maquinaria utilizada en estas labores. Se sugiere incluir el nombre de los Ministerios de manera completa, es el caso del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Defensa Nacional. **Propuesta** Inciso 3o de la Hoja 2. Que a pesar de los distintos controles a las máquinas y sus partes clasificables por las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 y 8905.10.00.00, en sentencia T-622 de 2016 la Corte Constitucional reconoció al río Atrato, su cuenca y afluentes como un sujeto de derechos a la protección, conservación, mantenimiento y restauración a cargo del Estado. En ese sentido ordenó al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible , al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Defensa Nacional, entre otros entes y organizaciones nacionales e internacionales diseñar y poner en marcha un plan para descontaminar la cuenca del río Atrato y sus afluentes, con el objeto de neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal en el río Atrato y en el departamento de Chocó, incluyendo acciones de incautación y neutralización de dragas y en general de la maquinaria utilizada en estas labores		

Información Pública Reservada

32	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** Artículo 1 "Modificar del numeral 4 y el parágrafo 3° del artículo 118 de la Resolución 46 de 2019" Epígrafe **Comentario** "Modificar del numeral 4 y el parágrafo 3°" **Propuesta** Corregir por: "Modificar el numeral 4 y el parágrafo 3° del artículo 118 de la Resolución 46 de 2019."	Aceptado	Se acoge la propuesta en tanto trata de un ajuste formal que mejora la redacción del texto de la resolución.
33	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 2** "Adicionar el inciso tercero al numeral 2.7 del artículo 124 de la Resolución 46 de 2019" Inciso tercero del numeral 2.7 del artículo 124 **Comentario** El proyecto señala que la restricción de ingreso aplicable a las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 está siendo eludida cuando el documento de transporte se consigna a un usuario de zona franca. No obstante, la modificación propuesta únicamente extiende la obligación de presentar declaración anticipada a dichas mercancías cuando se encuentren consignadas y destinadas a zona franca, sin modificar la disposición que regula específicamente los lugares autorizados de ingreso. En consecuencia, para cerrar efectivamente la situación identificada en la motivación, se	No aceptado	Aunque la sugerencia presentada permitiría ejercer un mejor control aduanero, se informa que no se acoge la solicitud dado que se desiste de la propuesta de modificación del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. La razón de ello es que se comparte el argumento presentado por otros usuarios, conforme al cual las mercancías que ingresan a una zona franca desde el exterior no pueden ser consideradas una importación al territorio aduanero nacional (TAN), en virtud al régimen franco colombiano, consagrado en la Ley 1004 de 2005 y desarrollado en el Decreto 1165 de 2019, según el cual las mercancías destinadas a una zona franca son sometidas a un régimen especial que difiere la causación de tributos aduaneros hasta el momento en que dicha mercancía efectivamente se nacionaliza con destino al resto del territorio nacional. En ese sentido, se desiste del artículo mediante el cual se exige declaración anticipada para las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 destinadas a zona franca, en tanto ese mecanismo (pensado para evitar la elusión de la medida consistente en presentar declaraciones anticipadas para esas mercancías con el objetivo de mejorar el perfilamiento de estas), resulta contrario a los principios del régimen franco.

Información Pública Reservada

			recomienda modificar también el numeral correspondiente del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, precisando expresamente que la restricción de lugares de ingreso resulta aplicable aun cuando las mercancías se encuentren consignadas o destinadas a un usuario de zona franca **Propuesta** Modificar también el numeral 11 correspondiente del artículo 125, incorporando una regla expresa en el sentido de que la restricción de ingreso prevista para las mercancías de las partidas 88.06 y 88.07 se aplica igualmente cuando el documento de transporte se encuentre consignado o endosado a un usuario de zona franca o cuando la mercancía tenga como destino una zona franca. "11. Las mercancías clasificables en la partida arancelaria 88.06 del Arancel de Aduanas deberán ingresar e importarse exclusivamente por los puertos de la jurisdicción de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena y por el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá de la jurisdicción de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá – Aeropuerto El Dorado. Esta restricción de ingreso será igualmente aplicable cuando las mercancías se encuentren consignadas y destinadas a zona franca. Esta exigencia también aplicará a las partes clasificables en la partida 88.07 destinadas únicamente a aeronaves no tripuladas de la partida 88.06. Estas mercancías no podrán ingresar al país bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes."		Este comentario se va a tener en cuenta en otra resolución que incluye tema de drones.

Información Pública Reservada

34	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 3** "Modificar el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019". Numeral 5 del artículo 125 – partes 8431.41 y 8431.42 **Comentario** Se sugiere verificar si el análisis de riesgo que sustenta la ampliación de la restricción a nuevas subpartidas de maquinaria comprendió igualmente las subpartidas correspondientes a sus partes. Lo anterior, teniendo en cuenta que el régimen actualmente previsto en el numeral 5 del artículo 125 tiene origen en los Decretos 2261 de 2012 y 723 de 2014, hoy compilados en el Decreto 1070 de 2015, que establecieron controles conjuntamente sobre determinadas máquinas y sus partes por su relación con actividades de minería ilegal. En contraste, el proyecto incorpora nuevas máquinas de las partidas 84.29 y 84.30, pero no se evidencia en la motivación si sus partes fueron objeto del mismo análisis. A manera de ejemplo, las máquinas de sondeo o perforación de las subpartidas 8430.41 y 8430.49 cuentan con una clasificación específica para sus partes en la subpartida 8431.43. En consecuencia, se recomienda verificar si la exclusión de las partes correspondientes a las nuevas máquinas obedece a una decisión técnica derivada del análisis de riesgo o si resulta necesario ampliar el alcance de la medida.	No Aceptado	Se acoge el comentario porque se ha evidenciado que los actores de la minería ilegal utilizan el fraccionamiento de la importación de estas máquinas a nivel partes para posteriormente armarlas y usarlas para fines ilícitos.
35	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 4** "Modificar el inciso segundo del artículo 151 de la Resolución 46 de 2019" **Comentario**	Aceptado	Se acepta la solicitud con el objeto de dar claridad tanto a los usuarios externos como a los internos sobre la oportunidad en que debe cumplirse dicha obligación.

Información Pública Reservada

			La disposición establece que el objeto de la garantía global prevista en el artículo 78 del Decreto 1165 de 2019 deberá modificarse para cubrir las obligaciones derivadas de la habilitación del depósito de provisiones de a bordo. No obstante, se recomienda precisar la oportunidad en la cual debe acreditarse dicha modificación, especialmente respecto de titulares de aeropuertos, puertos o muelles que cuenten con garantías globales vigentes. La precisión permitiría determinar si la modificación constituye un requisito previo para la habilitación, una condición para el inicio de operaciones o si, respecto de garantías vigentes, puede realizarse con ocasión de su renovación. Como referente, el artículo 767 del Decreto 1165 de 2019 contempló expresamente que, ante cambios en el objeto asegurado, las garantías existentes debían ajustarse al momento de su renovación.		
36	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 7** "Adicionar el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019". **Comentario** Se sugiere precisar la regla relativa a la asunción de los costos del vaciado. El proyecto permite que la solicitud de cambio de contenedor o unidad de carga sea presentada por el transportador, agente de carga internacional, titular del puerto o muelle, consignatario o quien tenga derecho sobre el contenedor, pero condiciona el traslado a que “el titular de las mercancías” asuma los costos del vaciado. Esta distribución puede generar dificultades cuando el solicitante no coincide con el titular de la mercancía o este no atiende o no asume el costo. La situación resulta especialmente relevante	No aceptado	Aunque la sugerencia presentada daría más claridad al alcance de la medida que se pretende adoptar con el artículo 7 del proyecto de resolución (que pretendía establecer un mecanismo para desocupar contenedores llenos de mercancía abandonada o en casual de aprehensión o definitivamente desocupada, con el objeto de descongestionar las terminales portuarias), se informa que no se acoge la solicitud dado que se desiste de la propuesta, ya que con base en los comentarios recibidos se evidenció que la redacción del artículo puede generar dificultades de aplicación en tanto la disposición parece no tener en cuenta que la misma podría aplicarse a mercancías decomisadas o respecto de las cuales haya operado el abandono legal, eventos en los que la titularidad corresponde a la Nación. Adicionalmente, se desiste de la propuesta debido a las preocupaciones indicadas en comentarios de usuarios aduaneros, en tanto el procedimiento propuesto genera riesgos logísticos, y preocupaciones frente a las responsabilidades de los distintos actores y sobre la cadena de custodia.

Información Pública Reservada

			frente a mercancías en abandono legal, teniendo en cuenta que, vencido el término para su rescate, estas pasan a ser de propiedad de la Nación. Adicionalmente, debe considerarse que el parágrafo 2 del artículo 7 de la Ley 2586 de 2026 ordena la devolución del contenedor dentro del término allí establecido una vez asegurado el control y conservación de las mercancías. En consecuencia, se recomienda precisar quién deberá asumir los costos del vaciado en estos eventos y prever una regla que permita ejecutar el cambio sin impedir el cumplimiento de la obligación legal de devolución del contenedor **Propuesta** Los costos asociados al vaciado serán asumidos por el titular de las mercancías. Cuando la solicitud sea presentada por una persona distinta de este y el titular no atienda o no asuma dichos costos, el solicitante podrá asumirlos expresamente, sin que ello implique el reconocimiento de derecho alguno sobre las mercancías. Cuando las mercancías hayan pasado a ser propiedad de la Nación como consecuencia del abandono legal, los costos del vaciado serán asumidos por quien solicite el cambio del contenedor o de la unidad de carga.		
37	21 de septiembre de 2026		**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 9**. "Adicionar el artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019". Numeral i y ii) del artículo 301-1 propuesto **Comentario** Se recomienda precisar expresamente que la aplicación de estos porcentajes no modifica las reglas de procedencia de la declaración de legalización. Fundamento:	Aceptado	Se acoge la propuesta dado que es necesario garantizar que la resolución tenga coherencia con lo establecido en la Ley 2586 de 2026, que es una norma de mayor jerarquía.

Información Pública Reservada

			artículo 290 del Decreto 1165 de 2019, que contiene la regla general de procedencia de la declaración de legalización y parte de mercancías de procedencia extranjera presentadas a la Aduana respecto de las cuales se incumplió una obligación que da lugar a aprehensión; además, excluye la legalización cuando existen restricciones legales o administrativas, salvo que se acredite su cumplimiento. Para el Numeral II. El parágrafo 5 del artículo 29 excluye expresamente las mercancías no presentadas y aquellas respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de las restricciones legales o administrativas. **Propuesta** Parágrafo. Los porcentajes de rescate previstos en el presente artículo procederán únicamente cuando la mercancía sea susceptible de legalización conforme con la normativa aduanera vigente.		
38	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 9**. "Adicionar el artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019". Numeral i del artículo 301-1 propuesto **Comentario** El numeral propuesto extiende al escenario de intervención de la autoridad en control simultáneo un porcentaje que el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 contempla, para “cualquier otra causal de aprehensión”, cuando la declaración de legalización se presenta voluntariamente **sin intervención de la autoridad**. El artículo 293 prevé además una progresión según el momento de la regularización: 20 % antes de la intervención, 50 % después de aprehendida la mercancía y 75 % una	Aceptada	Se acoge la propuesta pues facilita la comprensión y garantiza la coherencia de las normas aduaneras y del régimen sancionatorio aduanero. Sin embargo, no se acoge el texto propuesto.

Información Pública Reservada

			vez expedida la resolución de decomiso y antes de su ejecutoria. En ese sentido, resulta conveniente delimitar que el nuevo 20 % en control simultáneo opere **hasta antes de la adopción de la medida cautelar de aprehensión**, pues a partir de esta se activa el porcentaje del 50 % previsto en el régimen general. Asimismo, se recomienda dejar a salvo los eventos en los que la normativa aduanera prevea la legalización sin pago de rescate o con un porcentaje inferior, de manera que el nuevo porcentaje del 20 % no desplace tratamientos especiales más favorables expresamente establecidos, o que se producen con ocasión del análisis integral en cualquier régimen esto con base del principio de la prevalencia de lo sustancias sobre lo formal previsto en la Ley 2586. **Propuesta** “i) Del veinte por ciento (20 %) del valor en aduana de la mercancía, cuando, con ocasión de la intervención de la autoridad aduanera en ejercicio del control simultáneo **y hasta antes de la adopción de la medida cautelar de aprehensión**, se presente declaración de legalización para subsanar una causal de aprehensión susceptible de regularización mediante dicha declaración, **sin perjuicio de los eventos en que la normativa aduanera establezca la legalización sin pago de rescate, con un porcentaje inferior o por aplicación del análisis integral en cualquier régimen cuando a ello haya lugar**.		
39	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 9**. "Adicionar el artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019". Numeral i del artículo 301-1 propuesto	Aceptado	Se acoge la propuesta pues facilita la comprensión y garantiza la coherencia de las normas aduaneras y del régimen sancionatorio aduanero. Aunque no se utilizará el texto propuesto.

Información Pública Reservada

			Comentario Se recomienda revisar la exclusión absoluta de la conducta prevista en el numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586. Dicha conducta cuenta con un régimen legal especial: inicialmente puede subsanarse mediante declaración de corrección dentro de los 30 días hábiles siguientes a la detección sin sanción; vencido dicho término, procede la sanción del 15 % del valor FOB durante los 30 días siguientes y, agotado este plazo sin subsanación, la sanción aumenta al 30 %. A su vez, el artículo 26 dispone que, tratándose de estos errores, la aprehensión solo procede cuando no se haya cancelado la sanción correspondiente. Por ello, la exclusión debería impedir únicamente que el nuevo rescate del 20 % desplace ese régimen especial mientras este resulte aplicable, sin que pueda interpretarse como una prohibición absoluta de legalizar posteriormente la mercancía cuando finalmente proceda la aprehensión y se cumplan los presupuestos generales de legalización. **Propuesta** Cuando se trate de la conducta prevista en el numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586 de 2026, se aplicará el mecanismo especial de corrección, sanción y gradualidad previsto en dicha ley mientras este resulte procedente, sin perjuicio de la aplicación posterior de las reglas generales de legalización y rescate cuando se configuren los presupuestos para la aprehensión de la mercancía.”		
40	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 9**. "Adicionar el artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019".	Aceptado	Se acoge la propuesta pues facilita la comprensión y garantiza la coherencia entre el Decreto 1165 de 2019 y la Resolución 46 de 2019.

Información Pública Reservada

		defensoria@dian.gov.co	Considerando sobre porcentaje de rescate, numeral ii) del artículo 301-1 propuesto **Comentario** En primer lugar, la disposición propuesta señala únicamente “del cincuenta por ciento (50 %)”, sin precisar expresamente la base de liquidación. Teniendo en cuenta la estructura del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, debería indicarse de manera expresa que dicho porcentaje corresponde al valor en aduana de la mercancía, evitando cualquier interpretación según la cual el 50 % pudiera calcularse sobre el valor de la sanción. **Propuesta** **1. Precisar la base**: señalar expresamente que el rescate se calcula sobre el **valor en aduana de la mercancía**.		
41	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 9**. "Adicionar el artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019" Considerando sobre porcentaje de rescate / artículo 9, numeral ii) del artículo 301-1 propuesto **Comentario** En segundo lugar, el artículo 293 del Decreto 1165 incorpora una lógica de **gradualidad del rescate en función del momento en que se produce la regularización**: para la hipótesis residual de cualquier otra causal de aprehensión, la legalización voluntaria sin intervención de la autoridad genera un rescate del 20 %	No aceptado	Se acoge la propuesta porque el 20% que se incorpora es para los casos en que hay intervención aduanero en el control simultáneo y hasta antes de la aprehensión de la mercancía, en los demás casos cuando no hay intervención aduanera es el 20% tal y como establece el numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019.

Información Pública Reservada

			del valor en aduana; después de aprehendida la mercancía, el rescate corresponde al 50 %; y una vez expedida la resolución de decomiso, siempre que no se encuentre ejecutoriada, asciende al 75 %. En contraste, el proyecto establece un rescate uniforme del 50 % “en cualquier etapa del proceso” previsto para la sanción por imposibilidad de aprehensión, otorgando el mismo tratamiento a quien regulariza tempranamente su situación y a quien lo hace cuando ya se ha expedido la decisión sancionatoria. **Propuesta** 2. **Incorporar gradualidad según la oportunidad de la legalización**, tomando como referente la estructura del artículo 293 del Decreto 1165: 20 % del valor en aduana cuando la declaración de legalización se presente antes de la notificación del Requerimiento Especial Aduanero; 50 % cuando se presente después de notificado el Requerimiento Especial Aduanero y hasta antes de la ejecutoria de la resolución sanción.		
42	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 9**. "Adicionar el artículo 301-1 a la Resolución 46 de 2019" **Comentario** Finalmente, debe considerarse que el artículo 29 de la Ley 2586 no contempla una sanción única: además de la regla general, establece tratamientos diferenciados, entre ellos multas del 70 % y del 50 % del avalúo, eventos en los que no procede sanción y supuestos sancionados únicamente con amonestación. El parágrafo 5, sin embargo, permite acudir a la legalización en todos los eventos previstos en el artículo, mediante el pago de tributos y del	Aceptado parcialmente	Lo que se sugiere en la propuesta es lo que establece el proyecto de resolución. El porcentaje que se establece es el equivalente a cuando una mercancía se aprehende, luego no se puede implementar una gradualidad.

Información Pública Reservada

			rescate a que haya lugar. En consecuencia, un rescate uniforme equivalente al 50 % del valor en aduana no necesariamente guarda una relación proporcional con las diferentes consecuencias previstas por el propio artículo 29 y podría, en determinados casos, reducir o incluso eliminar el incentivo económico para optar por la regularización por que la sanción es por el avaluó y el rescate por el valor en aduana. **Propuesta** 3. Evaluar adicionalmente la correspondencia de estos porcentajes con los tratamientos especiales del artículo 29, teniendo en cuenta que dicha disposición contempla consecuencias económicas diferenciadas y que el rescate debe conservar un incentivo efectivo para la regularización. Pensando por ejemplo en establecer la legalización en el 50% del valor de la sanción para los casos especiales contemplados en la Ley.		
43	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva – artículo** **Artículo 10** "Modificar los parágrafos 1 y 3 del artículo 306 de la Resolución 46 de 2019". Modifica el artículo 306 - suspensión del término **Comentario** La frase 'el término para la decidir' contiene error gramatical. **Propuesta** Corregir a "el término para decidir".	Aceptado	Se acoge la observación y se ajusta la redacción.
44	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 11** "Modificar el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019"	Aceptado parcialmente	Si bien no se acoge la solicitud de eliminar la nueva frase añadida al texto del artículo 314 de la Resolución 46 de 2019, se acoge la solicitud de armonizar el texto del artículo en el sentido de establecer que una única

Información Pública Reservada

		defensoria@dian.gov.co	Modifica el artículo 314 – suspensión vs. Interrupción **Comentario** Se recomienda armonizar las disposiciones relativas al cómputo del término para expedir la resolución de clasificación arancelaria ordinaria cuando se requiere al solicitante elegir la mercancía objeto de clasificación. El artículo proyectado establece inicialmente que la comunicación del oficio de selección suspende el término para decidir, pero posteriormente señala que dicha actuación lo interrumpirá. Esta diferencia puede generar incertidumbre sobre el cómputo del plazo, dado que la suspensión permite conservar el tiempo transcurrido y continuar con el término restante, mientras que la interrupción puede dar lugar a un nuevo cómputo. Adicionalmente, ambos párrafos regulan el mismo supuesto y establecen las mismas condiciones para la reanudación del término, por lo que existe una duplicidad normativa innecesaria. **Propuesta** Suprimir el párrafo que comienza «Cuando se requiera la elección de mercancía, el término para decidir la solicitud se interrumpirá…», conservando la disposición anterior, que regula de manera completa la suspensión y reanudación del término con ocasión del oficio de selección de mercancía.		consecuencia ante la notificación de un oficio de requerimiento: la suspensión,
45	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo** 12 "Modificar los incisos segundo y séptimo del artículo 316 de la Resolución 46 de 2019". Modifica Artículo 316 - inciso séptimo	Aceptado	Se acoge la propuesta pues da lugar a mayor claridad en la norma.

Información Pública Reservada

			Comentario Se recomienda precisar la remisión normativa prevista en el inciso séptimo del artículo 316 de la Resolución 46 de 2019. El proyecto sustituye la referencia al artículo 101 del Decreto Ley 920 de 2023 por una remisión general a la Ley 2586 de 2026, pese a que su artículo 63 regula específicamente la liquidación oficial para disminuir el valor de los tributos aduaneros, sanciones y/o rescate, así como los requisitos, términos y causales de rechazo de la solicitud. Se sugiere identificar expresamente esta disposición para facilitar la aplicación del procedimiento correspondiente. **Propuesta** En el caso en que la subpartida determinada genere la liquidación de menores tributos aduaneros, el declarante deberá solicitar una liquidación oficial de corrección, de conformidad con lo establecido en el artículo 63 de la Ley 2586 de 2026 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.		
46	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** **Artículo 15** "Adicionar el parágrafo 2 al artículo 332 de la Resolución 46 de 2019". Modifica parágrafo 2 del artículo 332 **Comentario** Se sugiere verificar la aplicabilidad de los procedimientos de contingencia previstos en los artículos 2 y 3 de la Resolución 46 de 2019 a la expedición de certificados de origen no preferencial para mercancías de exportación a terceros países sin acuerdo comercial vigente con Colombia. Si bien el artículo 2 contempla mecanismos de	No aceptado	Aunque muy seguramente una modificación como la que se propone será de amplia acogida por la mayoría de usuarios aduaneros, en el momento no es posible acceder a la petición dado que la propuesta no ha sido publicada para conocimiento de la ciudadanía, por lo que de derogarse el artículo propuesto, podríamos desconocer los derechos de algunos grupos de interés que quieran presentar argumentos para la medida se mantenga.

Información Pública Reservada

			trámite manual ante fallas de los servicios informáticos electrónicos, su parágrafo 3 establece una regla especial para certificados de origen que incluye la notificación a los países miembros del respectivo acuerdo comercial. Se recomienda verificar si la expedición de certificados de origen no preferencial se encuentra comprendida en el procedimiento manual actualmente previsto y precisar cómo se aplicaría dicho procedimiento cuando no existe un acuerdo comercial cuyos países miembros deban ser notificados, de manera que se garantice la continuidad del trámite ante eventuales fallas del servicio informático. **Propuesta** Precisar en la parte considerativa o en la disposición proyectada que los mecanismos de contingencia previstos en la Resolución 46 de 2019 también resultan aplicables a la expedición de certificados de origen no preferencial, cuando corresponda. En caso de que el procedimiento manual vigente esté previsto exclusivamente para certificados expedidos en el marco de acuerdos comerciales, establecer las reglas operativas necesarias para atender las solicitudes de certificados no preferenciales durante la contingencia, sin exigir la notificación a países miembros de un acuerdo comercial inexistente.		
47	21 de septiembre de 2026	Órgano Especial Defensoría del Contribuyente y del Usuario Aduanero defensoria@dian.gov.co	**Parte resolutiva - artículo** ARTÍCULO 78 de la resolución 46. AVISO DE INSPECCIÓN PREVIA DE LA MERCANCÍA. PARÁGRAFO 2o. El análisis integral frente a los documentos soporte no procederá cuando la mercancía relacionada en la Declaración Única de Tránsito sea diferente a la inspeccionada en el momento de la	No aceptado	Aunque muy seguramente una modificación como la que se propone será de amplia acogida por la mayoría de usuarios aduaneros, en el momento no es posible acceder a la petición dado que (i) la propuesta no ha sido publicada para conocimiento de la ciudadanía, por lo que de derogarse el artículo propuesto, podríamos desconocer los derechos de algunos grupos de interés que quieran presentar argumentos para la medida se mantenga y (ii) no ha sido analizada en el marco de los impactos que puede generar a la operación aduanera, y por ende, no se ha establecido mecanismos

Información Pública Reservada

			recepción de la mercancía en el depósito o zona franca. **Comentario** se sugiere eliminar el parágrafo 2 del artículo 78 de la resolución 46 toda vez que es contrario a las normas sobre análisis integral como el artículo 3 del decreto 1165 de 2019 que indica que procede en el control previo simultaneo y posterior y así mismo es contrario al principio de prevalencia de lo sustancia consagrado en la ley 2586.		alternativos para garantizar el control aduanero cuando se evidencien errores en las declaraciones de tránsito.
48	21 de septiembre de 2026	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE MINERÍA – ACM contacto@acmineria.com.co	Señores **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales** Ciudad Agradecemos encontrar adjunto los comentarios de la Asociación Colombiana de Minería - ACM al proyecto de Resolución "*Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019*" Cordialmente, -- La Asociación Colombiana de Minería (ACM) valora y respalda las medidas orientadas a fortalecer los mecanismos de control y a combatir la minería ilegal, problemática que genera importantes impactos económicos, sociales y ambientales para el país. No obstante, de manera respetuosa, consideramos pertinente señalar la importancia de que las medidas propuestas contemplen las particularidades de la minería formal, cuyos titulares se encuentran plenamente identificados y sujetos a controles permanentes por parte de la ANM, la DIAN y las demás autoridades competentes. En	No aceptado	En respuesta a los argumentos esgrimidos en la comunicación y a las solicitudes principales y subsidiarias**,** es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en

Información Pública Reservada

			particular, la restricción planteada podría incidir en el ingreso de maquinaria esencial para la actividad minera y en la utilización de puertos actualmente habilitados. Observamos que el proyecto contempla la eliminación de algunos puntos habilitados de ingreso actualmente utilizados por la industria, entre ellos, Barranquilla y Santa Marta. Esta modificación podría generar impactos operativos y logísticos relevantes para el sector, particularmente en términos de mayores costos de transporte, concentración de operaciones, eventuales congestiones y demoras en los procesos de nacionalización, así como dificultades para atender oportunamente la importación de repuestos y componentes críticos para garantizar la continuidad de las operaciones mineras. En este sentido, nos permitimos sugerir respetuosamente que se valore la posibilidad de establecer un tratamiento diferencial para los titulares mineros con títulos vigentes, que permita el ingreso de maquinaria por los puertos actualmente habilitados, sujeto a mecanismos de trazabilidad, identificación del destino final de los equipos y suministro de la información que resulte pertinente a las autoridades de control, como por ejemplo, poder aportar los títulos mineros que respaldan la extracción legal. Consideramos que una alternativa de esta naturaleza contribuiría a alcanzar de manera efectiva el propósito de la medida, fortaleciendo la lucha contra la minería ilegal y, al mismo tiempo, evitando afectaciones innecesarias a la minería formal, que constituye un aliado de las autoridades en la prevención y control de la extracción ilícita de minerales.		cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control se deben fortalecer para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca).

Información Pública Reservada

			Agradecemos de antemano la atención prestada a las anteriores consideraciones y la disposición para su análisis, reiterando nuestra voluntad de continuar contribuyendo constructivamente a las iniciativas orientadas al fortalecimiento de los mecanismos de control y a la lucha contra la minería ilegal.		Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país.

Información Pública Reservada

					De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a la jurisdicción de Buenaventura. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado. Asimismo, se acoge la solicitud de establecer un régimen de transición para las mercancías que ya hayan sido embarcadas y destinadas a Barranquilla y Buenaventura para el momento de la entrada en vigencia de la resolución, en aras de respetar el principio de seguridad jurídica de los usuarios que realizaron negocios jurídicos al amparo del texto de la resolución 46 de 2019 (antes de esta modificación).
49	21 de septiembre de 2026	Sandra Monica Gomez s.gomez@tecnodiesel.com.co Juan Diego Castrillon Zuluaga juandiego.castrillon@tecnodiesel.com.co Eduardo Castrillon Trujillo eduardo.castrillont@tecnodiesel.com.co Javier Ignacio Rodriguez Mejia j.rodriguez@tecnodiesel.com.co TECNODIESEL	**OBSERVACIONES AL PROYECTO DE RESOLUCIÓN** **Asunto: Solicitud de mantenimiento de la jurisdicción de Buenaventura como punto habilitado para el ingreso de maquinaria comprendida en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00,** **8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 y 8905.10.00.00.** Respetados señores: En mi calidad de importador y usuario habitual del comercio exterior, me permito presentar respetuosamente las siguientes observaciones al proyecto de resolución mediante el cual se pretende modificar las condiciones aplicables al ingreso al territorio aduanero nacional de determinadas mercancías clasificadas en las subpartidas allí señaladas. **1. Reconocimiento de la finalidad de la medida**	Aceptado parcialmente	En respuesta a los argumentos esgrimidos en la comunicación y a las solicitudes principales y subsidiarias**,** es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables.

Información Pública Reservada

			Entiendo y comparto la importancia de que el Gobierno Nacional y la DIAN adopten medidas efectivas para fortalecer el control aduanero, combatir el ingreso de mercancías destinadas a actividades ilícitas y prevenir el uso de maquinaria en actividades relacionadas con la minería ilegal. No obstante, considero que la medida propuesta debe procurar un adecuado equilibrio entre dicha finalidad legítima de control y los principios de facilitación del comercio exterior, eficiencia logística, libre iniciativa económica y proporcionalidad de las cargas impuestas a los operadores que desarrollan actividades lícitas. La Ley 1609 de 2013 constituye el marco general para la modificación del Régimen de Aduanas y contempla, entre sus objetivos y criterios, la facilitación de las operaciones de comercio exterior. **2. Impacto de la exclusión de Buenaventura** Para los importadores cuya operación está consolidada por el puerto de Buenaventura y cuyo destino final se encuentra en el suroccidente y centro-occidente del país, la exclusión de esta jurisdicción produciría una afectación económica y operativa significativa. En mi caso particular, el traslado de una unidad de carga desde Buenaventura hasta Yumbo / municipio de destino representa actualmente un costo aproximado de **$3.200.000.oo,** mientras que hacerlo desde Cartagena alcanza aproximadamente **$9.000.000.oo** y desde Riohacha aproximadamente **$8.000.000.oo**, de acuerdo con las cotizaciones que se anexan. Esto representa un incremento aproximado de **60%** en el componente de		Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la

Información Pública Reservada

			transporte terrestre, además de mayores tiempos de tránsito, exposición a riesgos logísticos y costos asociados a almacenamiento, seguros, disponibilidad de vehículos y coordinación de la operación. Por tanto, la medida no constituye únicamente un cambio en el punto geográfico de ingreso de la mercancía, sino que puede generar un efecto económico directo sobre la competitividad de las empresas que históricamente han utilizado Buenaventura como su principal vía de ingreso. **3. Afectación de una cadena logística consolidada** Las operaciones realizadas durante años por Buenaventura han permitido consolidar una cadena logística conformada por operadores portuarios, transportadores terrestres, depósitos, compañías aseguradoras, agentes de aduana y demás prestadores de servicios. La modificación propuesta obligaría a replantear dicha estructura, perdiendo economías de escala, condiciones comerciales previamente negociadas y eficiencias operativas construidas sobre una operación recurrente. Esta situación resulta particularmente relevante para empresas ubicadas en el Valle del Cauca, Eje Cafetero y demás regiones del centro-occidente del país, para las cuales Buenaventura constituye una alternativa logística natural y eficiente frente a los puertos ubicados en la costa Caribe. **4. Necesidad de justificar técnicamente la exclusión de Buenaventura**		Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que

Información Pública Reservada

			Considero especialmente importante que el proyecto precise cuáles son los elementos técnicos, estadísticos y de análisis de riesgo que sustentan la decisión de excluir a Buenaventura como punto habilitado para el ingreso de estas mercancías. La pregunta que respetuosamente se plantea es: **¿Qué evidencia objetiva demuestra que excluir Buenaventura resulta necesario para alcanzar el objetivo de control perseguido y que dicho objetivo no puede alcanzarse mediante mecanismos de control reforzado aplicables en esta jurisdicción?** Lo anterior resulta relevante porque Buenaventura cuenta con infraestructura portuaria, mecanismos de inspección, autoridades de control y capacidades operativas que permiten adelantar controles sobre las mercancías que ingresan al territorio nacional. Por ello, respetuosamente se solicita valorar si la exclusión absoluta de Buenaventura genera un beneficio adicional de control que compense las importantes cargas logísticas y económicas que se trasladarían a los importadores legítimos. **5. Principio de proporcionalidad y alternativas menos restrictivas** La medida propuesta podría ser evaluada bajo criterios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad, de manera que la restricción adoptada sea efectivamente necesaria para alcanzar la finalidad de control perseguida. En ese sentido, antes de excluir completamente a Buenaventura, podrían		se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a la jurisdicción de Buenaventura. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado. Asimismo, se acoge la solicitud de establecer un régimen de transición para las mercancías que ya hayan sido embarcadas y destinadas a Barranquilla y Buenaventura para el momento de la entrada en vigencia de la resolución, en aras de respetar el principio de seguridad jurídica de los usuarios que realizaron negocios jurídicos al amparo del texto de la resolución 46 de 2019 (antes de esta modificación).

Información Pública Reservada

			evaluarse mecanismos menos restrictivos, tales como: • fortalecimiento del análisis de riesgo; • verificación documental previa; • identificación y validación de importadores; • control de seriales y características técnicas de la maquinaria; • trazabilidad de la mercancía hasta su destino final; • controles posteriores a la importación; • inspecciones físicas o no intrusivas cuando el perfil de riesgo lo determine; y • aplicación de controles diferenciados para operadores con historial satisfactorio de cumplimiento. Estas alternativas permitirían mantener el objetivo de combatir las operaciones ilícitas, sin necesariamente trasladar la totalidad de la carga regulatoria y económica a los importadores que realizan operaciones legítimas. **6. Diferenciación entre operaciones legítimas y operaciones de riesgo** La observación presentada no pretende cuestionar la necesidad de fortalecer los controles frente a la minería ilegal. Por el contrario, se considera conveniente que las medidas adoptadas permitan **diferenciar las operaciones legítimas de comercio exterior de aquellas que, de acuerdo con la información disponible para la autoridad, presenten señales de riesgo.**		

Información Pública Reservada

			Una restricción general sobre el punto de ingreso puede terminar afectando de manera uniforme a operadores que presentan diferentes niveles de riesgo y cumplimiento. En este sentido, un modelo de control basado en riesgo podría permitir que la administración concentre sus recursos sobre las operaciones que realmente representen una amenaza, manteniendo alternativas logísticas para los importadores que acrediten un comportamiento adecuado y trazable. **7. Propuesta de mecanismo de control reforzado para Buenaventura** En caso de que la Administración considere necesario incrementar los controles sobre este tipo de mercancías, respetuosamente propongo evaluar la posibilidad de mantener a Buenaventura como jurisdicción habilitada, complementando dicha habilitación con controles reforzados. Entre otros, podrían contemplarse mecanismos de identificación previa del importador, validación de antecedentes de cumplimiento, trazabilidad de la maquinaria, verificación de seriales, información sobre destino final y análisis de riesgo de cada operación. De esta manera se mantendría la finalidad de control perseguida por el proyecto, pero evitando una restricción absoluta que podría generar efectos económicos desproporcionados sobre los operadores legítimos. **8. Solicitudes** Con fundamento en las consideraciones anteriores, respetuosamente solicito:		

Información Pública Reservada

			PRIMERO. Que se evalúe la modificación del proyecto de resolución con el propósito de **mantener la jurisdicción de Buenaventura como punto habilitado para el ingreso de las mercancías comprendidas en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8431.41.00.00, 8431.42.00.00 y 8905.10.00.00**, permitiendo que los importadores legítimos puedan continuar utilizando esta alternativa logística. **SEGUNDO.** Subsidiariamente, en caso de considerarse indispensable establecer restricciones sobre Buenaventura, que se evalúe la implementación de un **mecanismo de control reforzado o autorización previa**, basado en criterios objetivos de riesgo y cumplimiento, en lugar de una exclusión absoluta de la jurisdicción. **TERCERO.** Como segunda alternativa subsidiaria, que se establezca una **excepción para importadores con trayectoria comprobada de cumplimiento aduanero**, particularmente aquellos que acrediten operaciones habituales, trazables y destinadas a actividades económicas lícitas. **CUARTO.** En caso de mantenerse la restricción, que se establezca un **régimen de transición no inferior a doce (12) meses**, que permita a los importadores con operaciones históricas por Buenaventura ajustar progresivamente sus cadenas logísticas, contratos, proveedores, transporte y demás compromisos comerciales. **QUINTO.** Que dentro del análisis del proyecto se valore y publique, en la medida legalmente procedente, la		

Información Pública Reservada

			información técnica que sustenta la exclusión de Buenaventura, particularmente los criterios de riesgo que hacen necesaria dicha restricción y la evaluación de alternativas menos restrictivas. Finalmente, reitero que esta observación **no pretende desconocer la finalidad legítima de fortalecer los controles frente a actividades ilícitas**, sino contribuir a que la regulación adoptada permita alcanzar dicho objetivo de manera efectiva, proporcional y compatible con la facilitación del comercio exterior y la competitividad de las empresas que desarrollan actividades lícitas en el territorio nacional. Agradezco la consideración de estas observaciones dentro del proceso de construcción de la regulación y quedo atento a participar en los espacios de socialización o audiencia que se dispongan para tal efecto. Cordialmente, **SANDRA MÓNICA GÓMEZ** Representante Legal TECNODIESEL SAS Nit 891.409.156-0		
50	21 de septiembre de 2026	Eduardo Visbal Rey eduardovisbal@fenalco.com.co Monica Franco Onofre monicafranco@fenalco.com.co Diana Liseth Quiñones Montaño dianaquinones@fenalco.com.co Brigith Castro brigithcastro@fenalco.com.co	Doctor **ANDRÉS FELIPE VELÁSQUEZ REYES** Director General **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN** Ciudad Respetado Doctor Velásquez, El Comité Nacional de Maquinaria de FENALCO, en representación de los importadores de maquinaria, reconoce la importancia de las acciones adelantadas	Aceptado parcialmente	Sobre **los comentarios 1, 2 y 3 al artículo 3 del proyecto, relativo a restricciones al ingreso de ciertas subpartidas arancelarias por puertos y aeropuertos de algunas jurisdicciones,** es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones

Información Pública Reservada

		FENALCO	por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para fortalecer los controles aduaneros y combatir el ingreso y utilización de maquinaria en actividades asociadas con la minería ilegal. El Comité Nacional de Maquinaria de FENALCO fue creado hace más de 12 años, entre otros propósitos, para facilitar la articulación y colaboración de los importadores oficiales de maquinaria con las autoridades, contribuyendo a la prevención y lucha contra el uso de maquinaria en actividades asociadas con la minería ilegal. En este sentido, el sector comparte el objetivo de fortalecer los mecanismos de control, trazabilidad y cumplimiento, y reitera su disposición de trabajar conjuntamente con la DIAN en la identificación y desarrollo de soluciones que permitan combatir estas actividades ilícitas, sin afectar las operaciones legítimas de comercio exterior. No obstante, consideramos necesario que las medidas propuestas incorporen un enfoque de gestión del riesgo que permita diferenciar las operaciones de comercio exterior realizadas por empresas formales, trazables y con antecedentes de cumplimiento, de aquellas que presentan mayores factores de riesgo. En este sentido, presentamos los siguientes comentarios y propuestas, con el propósito de contribuir al fortalecimiento del control aduanero sin generar afectaciones desproporcionadas a las operaciones legítimas de importación y distribución de maquinaria y equipos. **DECLARACIÓN ANTICIPADA PARA MERCANCÍAS DESTINADAS A ZONAS FRANCAS**		Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y

Información Pública Reservada

			Artículo 2. Declaración anticipada y Zonas Francas Solicitamos que se mantenga la excepción a la obligación de presentar declaración anticipada para las mercancías destinadas a Zonas Francas, teniendo en cuenta que su exigencia podría afectar el desarrollo de proyectos productivos que utilizan drones y sus partes, incluyendo actividades de fumigación y riego en Zonas Francas Agroindustriales. En este sentido, consideramos importante que la regulación preserve las condiciones aplicables al ingreso de estas mercancías a las Zonas Francas, sin generar cargas o restricciones que afecten su utilización en actividades productivas legítimas. **RESTRICCIONES A LOS LUGARES DE INGRESO DE MERCANCÍA** **Artículo 3. Restricción de ingreso por determinados lugares habilitados** El proyecto establece que determinadas máquinas, equipos y partes únicamente podrán ingresar por puertos ubicados en las jurisdicciones de Cartagena y Riohacha. Esta medida amplía las restricciones actualmente aplicables a ciertas subpartidas arancelarias. Entendemos que la DIAN busca prevenir el desvío de maquinaria hacia actividades relacionadas con la minería ilegal. Sin embargo, consideramos que una restricción general basada exclusivamente en la clasificación arancelaria puede generar impactos importantes sobre operaciones comerciales legítimas. La maquinaria comprendida en las subpartidas propuestas tiene diferentes usos, aplicaciones, características		ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas no han sido suficientes para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*),

Información Pública Reservada

			técnicas, perfiles de compradores y destinos finales. Por lo tanto, no todas las operaciones presentan el mismo nivel de riesgo. En consecuencia, solicitamos que la DIAN evalúe la posibilidad de implementar un mecanismo de gestión del riesgo que considere conjuntamente: • La subpartida arancelaria y las características técnicas de la mercancía. • El perfil y los antecedentes de cumplimiento del importador. • La trazabilidad de la operación y de la cadena de comercialización. • El destino y uso declarado de la maquinaria. • La existencia de controles internos y mecanismos de seguimiento. • La condición de operador económico autorizado (OEA), cuando resulte aplicable. • El comprador o usuario final de la maquinaria. • Los documentos que acrediten su origen, procedencia y legalidad. • Las relaciones comerciales con fabricantes, representantes, distribuidores autorizados o dealers oficiales. El objetivo no debe ser eliminar los controles, sino permitir que estos sean proporcionales al nivel de riesgo identificado. **PROPUESTA DE TRATAMIENTO DIFERENCIADO Y ESQUEMA DE CONTROL**		encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a las jurisdicciones de Barranquilla y Buenaventura. Tampoco se accede a la solicitud de desistir de la medida de restricción de las aduanas de ingreso Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado, en tanto estos usuarios deben cumplir con altísimos estándares de seguridad para obtener tal calidad, los cuales garantizarían la seguridad o trazabilidad de sus operaciones. En relación con la solicitud de contemplar dentro de las excepciones a las restricciones para los Usuarios con Trámite Simplificado -UTS, se informa no se accede a la misma dado que, como se evidencia en el Decreto 1165 de 2019, para obtener la calidad UTS no se deben cumplir esos estándares.

Información Pública Reservada

			Consideramos pertinente que se estudie un mecanismo mediante el cual los importadores que acrediten condiciones objetivas de formalidad, trazabilidad y cumplimiento puedan solicitar autorización para utilizar otros puertos internacionales habilitados. En este sentido, se propone establecer un esquema integral que combine la calificación de los importadores, la trazabilidad de las operaciones aduaneras y comerciales, el control previo al ingreso de las mercancías y el seguimiento de los flujos financieros asociados a su comercialización. Por lo anterior, proponemos las siguientes medidas: **1. Importación a cargo de operadores confiables** La condición de Operador Económico Autorizado (OEA) y de Usuario Aduanero con Trámite Simplificado (UTS), cuando resulte aplicable, podría ser considerada como elementos de confianza dentro del análisis integral del perfil de riesgo del operador, junto con sus antecedentes de cumplimiento, trazabilidad y demás condiciones objetivas. En este sentido, solicitamos que la DIAN evalúe la posibilidad de reconocer estas condiciones dentro de los criterios para acceder a un eventual tratamiento diferenciado en materia de lugares de ingreso, sin que necesariamente constituyan el único criterio de acceso ni impliquen una exención de los controles aduaneros. **2. Registro especializado de importadores.**		Respecto a la solicitud de un régimen de transición, en atención a las preocupaciones manifestadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición con un régimen de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción. atención a las preocupaciones manifestadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición con un régimen de transición para las mercancías que al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción. Respecto a la solicitud relativa al artículo 7 del proyecto, se informa que en atención a las observaciones relativas a los riesgos o problemáticas señaladas por otros usuarios aduaneros, se desiste de la medida para estudiar otra u otras alternativas para lograr la descongestión de puertos con contenedores vacíos. Por otro lado, frente a las solicitudes sobre la propuesta de un artículo 301-1, relativo a los porcentajes de rescate del 20% y del 50% en determinados escenarios, respondemos lo siguiente: • Claridad sobre los supuestos en los que aplica cada porcentaje. La norma es clara: el porcentaje del 20% aplica (i) con ocasión de la intervención de la autoridad aduanera, (ii) en el control simultáneo y (iii) para subsanar una causal de aprehensión; el porcentaje del 50% cuando no sea posible aprehender la mercancía porque no fue puesta a disposición de la autoridad aduanera y no se probó su legal introducción y permanencia en el territorio aduanero nacional y en cualquier etapa del proceso. Sin embargo, se informa que para precisar el alcance de esta norma, de cara a las nuevas reglas establecidas en la Ley 2586 de 2026, se ajustará la redacción. • Certeza para los importadores respecto del procedimiento aplicable. El procedimiento

Información Pública Reservada

			Implementar un registro de importadores de maquinaria amarilla ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN, con información suficiente para identificar a los actores autorizados y fortalecer la trazabilidad de sus operaciones. **3. Licencia previa de importación y declaración anticipada.** Establecer la obligatoriedad de solicitar y obtener licencia previa, así como la presentación de declaración anticipada, para las mercancías clasificadas en las subpartidas señaladas. Estos mecanismos permitirían una revisión anticipada de las operaciones antes del ingreso de la mercancía al territorio aduanero nacional. **4. Controles sobre comercialización y flujo de recursos.** Implementar, con participación de la UIAF y la Superintendencia de Sociedades, según sus respectivas competencias, un esquema reforzado de control y seguimiento a la comercialización de maquinaria en Colombia, que comprenda tanto a personas naturales como jurídicas que intervengan en la cadena comercial. Consideramos fundamental fortalecer los controles sobre las diferentes etapas de comercialización, más allá del proceso de importación, mediante mecanismos que permitan mejorar la trazabilidad de las operaciones, identificar a los actores involucrados y analizar los flujos de recursos asociados, con el propósito de prevenir el desvío de maquinaria hacia actividades ilícitas y reforzar el seguimiento a su destino y usuario final.		aplicable ya está previsto en el Decreto 1165 de 2019, del artículo 181 al 185. • Coordinación entre las disposiciones sobre rescate y los demás requisitos de legalización. La coherencia entre las disposiciones de rescate y los demás requisitos de la legalización ya está garantizada en el procedimiento descrito en el Decreto 1165 de 2019. • Tratamiento claro para las operaciones en las que el importador actúa de buena fe y cuenta con documentación que acredita la legalidad de la operación. Esta claridad ya viene dada por la Ley 2586 de 2019. Según esa ley, las causales de aprehensión se aplican para errores sustanciales, de manera que si no hay una causal de aprehensión aplicable, no hay nada que legalizar. Sobre las solicitudes hechas respecto de los artículos de Clasificación Arancelaria se responde lo siguiente: 1. Se establezcan criterios claros para determinar cuándo corresponde presentar solicitudes de clasificación independientes. Como se evidencia de la norma, no existe una obligación de presentar solicitudes de expedición de clasificación arancelaria que amparen varias mercancías; esa posibilidad es una excepción que se presenta en este proyecto con el ánimo de facilitar y reducir los costos de las operaciones de comercio exterior. En consecuencia, la regla general es solicitar una resolución de clasificación arancelaria. La excepción solo puede ser utilizada cuando se cumplan los presupuestos para amparar en una única resolución varias mercancías, y al respecto, en los textos publicados se indica cuáles son los criterios a tener en cuenta para agrupar mercancías. En ese sentido, lo que corresponde es establecer criterios claros para amparar varias mercancías con una única resolución, y estos criterios fueron publicados. 2. Se precise el alcance de los requerimientos formulados por la autoridad aduanera, considerando la información y documentación técnica suministrada por los fabricantes, representantes o distribuidores autorizados. Esta sugerencia no es pertinente dado

Información Pública Reservada

			Impacto logístico y operativo La concentración del ingreso de las mercancías exclusivamente en Cartagena y Riohacha puede generar: • Incrementos en los costos de transporte interno. • Mayores tiempos de traslado y entrega. • Afectaciones a la planeación logística de los importadores. • Limitaciones en la utilización de puertos alternativos. • Posibles impactos en la competitividad y en los costos para los usuarios finales. Por lo anterior, solicitamos que la DIAN realice una evaluación integral del impacto de la medida y considere alternativas que permitan mantener los objetivos de control, evitando afectaciones innecesarias a las operaciones legítimas. **Solicitud de inclusión de otros puertos habilitados** **Artículo 3. Restricción de puertos habilitados** Solicitamos que se evalúe la posibilidad de incluir los puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura, además de los contemplados en el proyecto, como lugares habilitados para el ingreso de las mercancías comprendidas en las subpartidas arancelarias señaladas. La posibilidad de utilizar diferentes puertos internacionales habilitados resulta relevante para garantizar la eficiencia logística, la competitividad y la continuidad		que no se puede prever la información que puede requerirse para clasificar una mercancía en el Arancel de Aduanas, especialmente, cuando la mercancía que se pretende clasificar corresponde a una tecnología disruptiva. Además, porque es no posible determinar cuáles van a ser las omisiones o errores en los que incurrirán los usuarios. 3. Se garantice un plazo razonable para que el importador pueda analizar y responder los requerimientos técnicos. Los plazos son los actualmente previstos en la resolución 46 de 2019 y se adecuan a la operación. 4. Se facilite la aplicación de decisiones de clasificación a equipos idénticos, cuando se acrediten las mismas características técnicas, función, composición y uso. Precisamente el objeto de las modificaciones es facilitar el uso de una misma resolución de clasificación arancelaria para mercancías idénticas, lo cual no estaba previsto con anterioridad. Con ese objetivo, en los artículos que se publicaron se indicaron las características que deben compartir las mercancías que pretendan ampararse en una misma resolución de clasificación arancelaria. 5. Se precise el alcance de las disposiciones relativas a las unidades funcionales, teniendo en cuenta la diversidad de configuraciones y componentes que pueden integrar la maquinaria especializada. Como se dijo en respuesta a la solicitud anterior, el objeto de las modificaciones es facilitar el uso de una misma resolución de clasificación arancelaria para mercancías idénticas, lo cual no estaba previsto con anterioridad. Con ese objetivo, en los artículos que se publicaron se indicaron las características que deben compartir las mercancías que pretendan ampararse en una misma resolución de clasificación arancelaria. 6. Se evite que las exigencias formales generen demoras innecesarias en el proceso de nacionalización. Los requerimientos que hace la DIAN para expedir la resolución de clasificación son los necesarios para poder clasificar la mercancía.

Información Pública Reservada

			de las operaciones legítimas de importación de maquinaria. La concentración del ingreso en un número limitado de puertos podría generar incrementos en los costos de transporte interno, almacenamiento y distribución, así como restricciones operativas para los importadores. En particular, Buenaventura constituye una vía de ingreso relevante para mercancías provenientes de Asia y facilita el abastecimiento de repuestos y equipos destinados al mantenimiento de maquinaria. Adicionalmente, consideramos pertinente que en la evaluación de las alternativas portuarias se tengan en cuenta las condiciones ambientales y de almacenamiento de cada puerto, incluyendo los factores que puedan incidir en la conservación y protección de la maquinaria durante su permanencia en las instalaciones portuarias. En particular, solicitamos que se valoren las condiciones de salinidad y su eventual incidencia en los procesos de oxidación y conservación de los equipos. Asimismo, solicitamos que se contemplen situaciones en las que, debido a la congestión portuaria u otras circunstancias operativas, las navieras deban modificar el puerto de arribo inicialmente previsto en los documentos de transporte. Por lo anterior, proponemos que Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura sean considerados dentro de los puertos habilitados, manteniendo los mecanismos de control y gestión del riesgo que la DIAN estime necesarios. **RESCATE DE MERCANCÍAS**		Sobre las solicitudes hechas respecto de los artículos de valoración aduanera se responde que los criterios indicados por la DIAN en el proyecto de resolución fueron establecidos con base a las reglas de valoración establecidas en normas internacionales y comunitarias que son de obligatorio cumplimiento para esta entidad.

Información Pública Reservada

			Artículo 7. Cambio de contenedor en mercancías aprehendidas o en abandono Solicitamos que se permita el almacenamiento de las mercancías bajo control aduanero sin unidad de carga, como carga suelta, cuando se trate de mercancías aprehendidas o en situación de abandono y existan dificultades para disponer de un contenedor de reemplazo. Esta alternativa permitiría atender las limitaciones operativas asociadas a la disponibilidad de contenedores, sin afectar los controles aduaneros aplicables ni la adecuada custodia de las mercancías. **Artículo 9. Adición del artículo 301-1** El proyecto establece porcentajes de rescate del 20% y del 50% en determinados escenarios relacionados con la legalización de mercancías. Solicitamos que la DIAN precise el alcance de estas disposiciones, así como su aplicación práctica en las diferentes etapas del control aduanero. En particular, consideramos necesario garantizar: • Claridad sobre los supuestos en los que aplica cada porcentaje. • Certeza para los importadores respecto del procedimiento aplicable. • Coordinación entre las disposiciones sobre rescate y los demás requisitos de legalización. • Tratamiento claro para las operaciones en las que el importador actúa de buena fe y cuenta con documentación que		

Información Pública Reservada

			acredita la legalidad de la operación. También solicitamos que se evalúe el impacto económico de estos porcentajes sobre operaciones legítimas, especialmente cuando las situaciones que dan lugar a la medida no se derivan de actuaciones dolosas del importador. **CLASIFICACIÓN ARANCELARIA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS** **Artículos 10 a 12** El proyecto contempla disposiciones relacionadas con las solicitudes de clasificación arancelaria, incluyendo situaciones en las que se identifiquen varias máquinas, equipos o unidades funcionales. Consideramos importante que la aplicación de estas normas tenga en cuenta la complejidad técnica de la maquinaria importada y la diversidad de configuraciones, componentes y unidades funcionales que pueden integrar una operación. Solicitamos que: 1. Se establezcan criterios claros para determinar cuándo corresponde presentar solicitudes de clasificación independientes. 2. Se precise el alcance de los requerimientos formulados por la autoridad aduanera, considerando la información y documentación técnica suministrada por los fabricantes, representantes o distribuidores autorizados.		

Información Pública Reservada

			3. Se garantice un plazo razonable para que el importador pueda analizar y responder los requerimientos técnicos. 4. Se facilite la aplicación de decisiones de clasificación a equipos idénticos, cuando se acrediten las mismas características técnicas, función, composición y uso. 5. Se precise el alcance de las disposiciones relativas a las unidades funcionales, teniendo en cuenta la diversidad de configuraciones y componentes que pueden integrar la maquinaria especializada. 6. Se evite que las exigencias formales generen demoras innecesarias en el proceso de nacionalización. La claridad en estos procedimientos contribuirá a reducir la incertidumbre, facilitar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y promover una aplicación uniforme de los criterios de clasificación arancelaria. **VALORACIÓN ADUANERA** **Artículos 16 a 18** Frente a las disposiciones relacionadas con la valoración aduanera y los ajustes de valor permanente, solicitamos que la DIAN garantice claridad respecto de los criterios, documentos y antecedentes que serán considerados en el análisis.		

Información Pública Reservada

			En el caso de maquinaria y equipos, los precios pueden variar en función de factores como: • Marca y modelo. • Año de fabricación. • Estado de la maquinaria, incluyendo si es nueva, usada, reacondicionada o remanufacturada. • Horas de uso. • Especificaciones técnicas. • Accesorios y configuraciones. • Condiciones de negociación. • Mercado de origen y condiciones comerciales. • Garantías y servicios asociados a la operación, cuando corresponda. Por lo anterior, consideramos necesario que los procedimientos de valoración reconozcan las particularidades de cada operación y permitan al importador aportar la información y documentación necesaria para sustentar el valor declarado. Asimismo, solicitamos que los requerimientos relacionados con valores históricos, declaraciones de valor y condiciones de negociación se formulen bajo criterios claros, objetivos y proporcionales. **RÉGIMEN DE TRANSICIÓN** La ausencia de un régimen de transición atenta contra la seguridad jurídica y podría generar costos imprevistos, incumplimientos contractuales y dificultades operativas para los importadores. En consecuencia, proponemos que se establezcan reglas claras que determinen el tratamiento aplicable a las operaciones		

Información Pública Reservada

			iniciadas bajo las condiciones normativas vigentes antes de la entrada en vigor de la nueva regulación, garantizando que los importadores cuenten con un plazo razonable para adaptarse a las nuevas disposiciones. Solicitamos que el proyecto contemple un régimen de transición suficiente para las operaciones que, a la fecha de entrada en vigencia de la resolución: • Ya hayan sido embarcadas. • Se encuentren en tránsito internacional. • Cuenten con contratos de compraventa previamente celebrados. • Tengan órdenes de compra confirmadas. • Hayan iniciado procesos logísticos o documentales. • Se encuentren sujetas a compromisos comerciales previamente adquiridos. • Cuenten con pagos, anticipos u otros compromisos financieros previamente realizados o adquiridos. • Tengan transporte internacional contratado o procesos logísticos en curso. **SOLICITUD DE MESA TÉCNICA** Consideramos conveniente que la DIAN convoque una mesa técnica con los sectores y actores involucrados, con el propósito de: • Revisar el alcance de las subpartidas incluidas. • Analizar los diferentes usos y aplicaciones de la maquinaria.		

Información Pública Reservada

			• Evaluar los impactos logísticos y comerciales. • Examinar mecanismos de gestión del riesgo, tratamiento diferenciado y control. • Precisar los procedimientos de clasificación, valoración y rescate. • Definir reglas de transición para operaciones en curso. • Analizar criterios objetivos que permitan identificar operaciones formales, trazables y cumplidas, así como mecanismos de control aplicables a las operaciones que presenten un mayor nivel de riesgo. • Este espacio permitiría identificar alternativas de control que respondan a los objetivos de la DIAN y, al mismo tiempo, reconozcan las particularidades de las operaciones legítimas de comercio exterior, promoviendo soluciones técnicamente viables y mecanismos de aplicación claros y verificables. **CONCLUSIONES** Reiteramos nuestra disposición de colaborar con la DIAN en el fortalecimiento de los controles aduaneros y en la prevención del uso indebido de maquinaria en actividades ilícitas. Sin perjuicio de lo anterior, consideramos fundamental que las medidas propuestas se implementen bajo un enfoque de gestión del riesgo, con criterios objetivos, procedimientos claros y mecanismos que permitan diferenciar las operaciones formales y trazables de aquellas que presentan un mayor nivel de riesgo, teniendo en cuenta elementos como el perfil y los antecedentes de cumplimiento del importador, la trazabilidad de la		

Información Pública Reservada

			operación, el comprador o usuario final y la documentación que permita acreditar su origen, procedencia y legalidad. En ese sentido, solicitamos: 1. Revisar el alcance de las restricciones previstas para el ingreso de maquinaria y equipos, considerando sus características técnicas, usos y aplicaciones. 2. Evaluar mecanismos de tratamiento diferenciado basados en criterios objetivos de riesgo, formalidad, trazabilidad, cumplimiento y control, que permitan considerar, entre otros elementos, la condición de OEA y las relaciones comerciales con fabricantes, representantes, distribuidores autorizados o dealers oficiales, sin que estos factores constituyan el único criterio de análisis. 3. Garantizar procedimientos claros, verificables y proporcionales para la clasificación arancelaria, la valoración aduanera y el rescate de mercancías. 4. Establecer condiciones adecuadas de transición para las operaciones en curso, teniendo en cuenta los compromisos comerciales, financieros y logísticos previamente adquiridos. 5. Convocar una mesa técnica que permita analizar alternativas de control, sus impactos sobre el		

Información Pública Reservada

			sector y la viabilidad de mecanismos de implementación que aseguren el cumplimiento de los objetivos de la DIAN sin afectar innecesariamente las operaciones legítimas de comercio exterior. Agradecemos a la DIAN la consideración de estos comentarios y reiteramos nuestra disposición para participar en los espacios técnicos que se estimen pertinentes. Atentamente **EDUARDO VISBAL REY** Vicepresidente Comercio Exterior y Representación Gremial		
51	21 de septiembre de 2026	Claudia Alejandra Jurado Zapata cjuradoz@dian.gov.co	**Artículo 10. Modificar los parágrafos 1 y 3 del artículo 306 de la Resolución 46 de 2019 - «Parágrafo 1**. ... Si como resultado del estudio de la solicitud de resolución anticipada de clasificación arancelaria de una unidad funcional, se identifican máquinas, equipos, o elementos que no hacen parte de ésta, no se tendrán en cuenta en la clasificación arancelaria de la unidad funcional **Artículo 11. Modificar el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019**. . ... Si como resultado del estudio de la solicitud de resolución de clasificación arancelaria ordinaria de una unidad funcional, se identifican máquinas, equipos o elementos que no hacen parte de esta, no se tendrán en cuenta en la clasificación arancelaria de la unidad funcional. Surgen los siguientes interrogantes: 1. Al cambiar "partes y accesorios" por "elementos", debe entenderse que "las partes y accesorios" ya hacen parte de una	No aceptado	Es importante precisar que de conformidad con lo establecido en la Nota 4 de la Sección XVI, una unidad funcional es una máquina o combinación de máquinas, no un conjunto de partes ni accesorios. Ahora bien, si dentro de la solicitud de clasificación se encuentran máquinas, equipos u otro elemento que no comprenda la unidad funcional no serán tenidos en cuenta. Por lo anterior, se mantiene la modificación incluida en el proyecto.

Información Pública Reservada

			unidad funcional? 2. Cuáles "elementos" no harían parte de la unidad funcional?		
52	21 de septiembre de 2026	Claudia Alejandra Jurado Zapata cjuradoz@dian.gov.co	**Artículo 10. Modificar los parágrafos 1 y 3 del artículo 306 de la Resolución 46 de 2019 - Parágrafo 1**: ... En estos eventos, se oficiará al peticionario para que dentro de los cinco (5) días siguientes a la comunicación del oficio, elija una unidad funcional, una máquina o un producto a clasificar, según corresponda y remita la información y documentación técnica necesaria para su clasificación. El término aquí consagrado no es prorrogable. **Artículo 11. Modificar el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019: ...** En estos eventos se oficiará al peticionario para que dentro de los cinco (5) días siguientes a la comunicación del oficio de elección elija una unidad funcional, una máquina o un producto a clasificar, según corresponda y remita la información y documentación técnica que sea necesaria para su clasificación En consonancia con el artículo 10, debe incluirse "El término aquí consagrado no es prorrogable." al final del párrafo correspondiente en el artículo 11.	Aceptada	Se considera procedente la sugerencia de adicionar la expresión «El término aquí consagrado no es prorrogable.» al final del inciso 8 del artículo 314 de la Resolución 46 de 2019 para resoluciones de clasificación arancelaria ordinaria, para que quede concordante con lo modificado en el artículo 306 de la Resolución 46 de 2019 para resoluciones anticipadas.
53	21 de septiembre de 2026	Claudia Alejandra Jurado Zapata cjuradoz@dian.gov.co	**Artículo 11. Modificar el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019 Parágrafo 6.** Para efectos de lo previsto en el artículo 307 del Decreto 1165 de 2019 cuando se trate de unidades funcionales idénticas, en cuanto a su función, características técnicas, composición y uso y siempre que sean importadas por el mismo importador, la resolución de clasificación arancelaria de la unidad funcional expedida servirá de documento soporte para la importación de las mercancías comprendidas en las declaraciones de importación correspondiente y amparará a las demás unidades funcionales que cumplan dichas condiciones	Aceptado parcialmente	**Frente a la Observación 1, se acoge la misma.** Se considera procedente la sugerencia presentada en el punto 1, de agrupar en el artículo 12 del proyecto todo lo relacionado en el tema de «unidades funcionales» que modifica el artículo 316 de la Resolución 46 de 2019 y que trata de manera específica dicho tema, además porque el artículo 314 solo aplica para resoluciones de clasificación arancelaria ordinarias y quedaría por fuera lo que corresponde a las anticipadas. **Frente a la Observación 2: NO se acoge la misma** Si bien no se acepta la propuesta, se considera necesario delimitar el alcance cuando se habla de unidades funcionales idénticas.

Información Pública Reservada

			Artículo 12. Modificar los incisos segundo y séptimo del artículo 316 de la Resolución 46 de 2019 ....«La solicitud de clasificación arancelaria de unidades funcionales deberá atenerse al procedimiento previsto en la presente resolución, para las solicitudes de resolución anticipada de clasificación arancelaria u ordinaria según corresponda. Para el efecto, el solicitante deberá adicionalmente indicar expresamente: nombre o razón social, NIT del titular de la resolución que debe corresponder al importador de la mercancía; así mismo, el lugar geográfico, área y coordenadas en que se instalará la unidad funcional cuando corresponda. La Resolución de clasificación arancelaria de Unidad Funcional solo será aplicable a ese importador y para mercancía que cumpla con las características descritas de dicha Resolución.» 1. Todo lo relativo a las unidades funcionales debería incluirse en el artículo 12 del proyecto (que modifica el artículo 316 Unidades Funcionales de la resolución 046 de 2019) y no en el artículo 11 (que modifica el artículo 314 de la misma resolución ya que éste se refiere únicamente a las resoluciones de clasificación arancelaria ordinarias). 2. En el artículo 11 se sugiere indicar únicamente "unidades funcionales idénticas" ya que al especificar qué características hacen que una unidad funcional sea idéntica a otra podría dejar por fuera información importante como la cantidad o cualquier otra. 3.El artículo 11 fue claro al señalar que un importador puede presentar la misma resolución de clasificación arancelaria que le fue expedida, como documento soporte de la declaración de importación de varias unidades funcionales idénticas; sin embargo: a) A menos que se precise la		**Frente a la Observación 3A, se acoge la misma.** La información de la ubicación geográfica en el territorio aduanero nacional de la unidad funcional no es un requisito técnico necesario para efectuar la clasificación arancelaria de la misma, sino un requisito de control y seguimiento que tiene la autoridad aduanera dentro de sus controles aduaneros, ya sean previo, simultáneo o posterior, no considerándose éste el espacio en donde se deba remitir tal información, por lo que se ajusta conforme a la propuesta incluida en el ítem 60 comentario 4 **Frente a la Observación 3B, NO se acoge la misma.** La observación está referida al Decreto 1165 el cual no es objeto de comentarios en este proyecto. **Frente a la Observación 4, NO se acoge la misma.** Resulta improcedente el caso planteado, toda vez que cuando se habla de una resolución anticipada de una unidad funcional debe obtenerse antes de la importación de una mercancía.

Información Pública Reservada

			expresión "cuando corresponda", el artículo 12 iría en contravía de lo establecido en el parágrafo 6 del artículo 11, al exigirle al importador datos como la ubicación geográfica y las coordenadas, entre otros (que no son necesarios para la clasificación arancelaria ni son exigidos por el Sistema Armonizado),se volvería a una resolución por cada unidad funcional. b) Siguen vigentes los artículos 299 y 306 del Decreto 1165 de 2019, donde se establece que las resoluciones clasificación arancelaria rigen para el solicitante a partir de su firmeza y para los terceros, a partir de la publicación en el Diario Oficial, sin hacer excepción alguna con relación a las resoluciones de unidades funcionales. 4. Surge la inquietud si una resolución anticipada de una unidad funcional previamente expedida sirve como documento de soporte de una unidad funcional idéntica que ya llegó al territorio aduanero nacional		
54	21 de septiembre de 2026	**Carolina Herrera Fonseca** Directora Ejecutiva MCHERRERA@andi.com.co Cámara Marítima y Portuaria Asociación Nacional de Empresarios de Colombia -ANDI-	Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2026 Consecutivo ANDI No. 02-3260 **Doctora** **Sonia Ximena Rojas Ardila** Directora de Gestión de Aduanas (A) Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN Ciudad ***Asunto: Comentarios al proyecto de resolución "Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019".*** Estimada doctora Rojas: En nombre de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI, nos permitimos remitir los comentarios de nuestros afiliados al proyecto de resolución de la referencia publicado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales el 11 de septiembre de 2026.	Aceptado parcialmente	Sobre **los comentarios 1, 2 y 3 al artículo 3 del proyecto, relativo a restricciones al ingreso de ciertas subpartidas arancelarias por puertos y aeropuertos de algunas jurisdicciones,** es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la

Información Pública Reservada

			En documento anexo, nos permitimos enviar los comentarios específicos, relacionados con los artículos 3 y 7 del proyecto, las justificaciones, así como propuestas alternativas, que agradecemos sean consideradas en la revisión, con el propósito de construir y fortalecer el proyecto. Reiteramos la disposición de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI para participar en los espacios técnicos que se consideren necesarios, con el propósito de construir conjuntamente soluciones efectivas, que permitan atender las problemáticas abordadas en el proyecto. Agradecemos la atención prestada a los comentarios remitidos y esperamos que puedan ser considerados durante el proceso de análisis y expedición de la resolución. Cordialmente, **Carolina Herrera Fonseca** Directora Ejecutiva Cámara Marítima y Portuaria Asociación Nacional de Empresarios de Colombia -ANDI- **ANEXO** **I. Artículo 3. Proyecto** **Artículo 3. Modificar el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019**. Modifíquese el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, el cual quedará así: «5. Las mercancías clasificables por las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.40.00.00,		incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar

Información Pública Reservada

			8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8430.31.00.00, 8430.39.00.00, 8430.41.00.00, 8430.49.00.00, 8430.50.00.00, 8430.61.10.00, 8430.61.90.00 y 8905.10.00.00, correspondiente a maquinaria, únicamente podrán ingresar por los puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena y Riohacha. Las mercancías clasificables en las subpartidas 8431.41.00.00 y 8431.42.00.00, correspondientes a partes de las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 únicamente podrán ingresar por los puertos y aeropuertos internacionales ubicados en las jurisdicciones de la Direcciones Seccionales de Aduanas de Cartagena y de Bogotá – Aeropuerto El Dorado y de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Riohacha.» **Comentario No. 1.** Desde la Cámara se comparte plenamente el objetivo de combatir la minería ilegal, proteger los recursos naturales y fortalecer el control sobre maquinaria susceptible de destinación ilícita; sin embargo, no es claro que la concentración geográfica de los lugares de arribo, propuesta en la resolución cuente con justificación técnica suficiente que muestre cómo se mitigaría o reduciría el uso de estos equipos en minería ilegal. Preocupa por el otro lado que esta reducción de lugares de arribo imponga restricciones desproporcionadas a operaciones legítimas, legales. **Comentario No. 2**: La medida puede generar impactos logísticos y de traslado de la mercancía, que impactarían a los importadores y usuarios finales de los equipos, en la medida en que deben hacer		cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas no han sido suficientes para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato.

Información Pública Reservada

			cambios en las rutas de arribo y destino, que pueden generar aumentos en los fletes de transporte. A manera de ejemplo, la maquinaria destinada al Magdalena, Cesar y demás áreas de influencia del Puerto de Santa Marta (que se proyecta en la resolución como lugar no habilitado para el ingreso de la mercancía) tendría que ingresar por jurisdicciones más distantes y efectuar recorridos terrestres adicionales; esto incrementaría fletes, peajes, seguros y tiempos de entrega, además de elevar la exposición a accidentes y otros riesgos asociados al transporte de carga pesada o sobredimensionada. **Comentario No. 3**: En el 'Informe Nacional: Minería Ilegal y Contaminación por Mercurio en Colombia' de la Procuraduría General de la Nación1, la problemática de la minería ilegal en el país presenta una concentración geográfica claramente identificable, con especial incidencia en los departamentos de Antioquia, Bolívar, Chocó, Santander, Caldas, Nariño, Valle del Cauca, Cauca, Boyacá, Amazonas, Putumayo y Guainía, territorios en los que se localizan importantes focos de extracción ilícita de minerales y en los que se han evidenciado significativas afectaciones ambientales, sociales y de orden público asociadas a esta actividad. En contraste, el departamento del Magdalena no figura dentro de los territorios identificados por las autoridades como uno de los principales epicentros nacionales de minería ilegal; por el contrario, la evidencia disponible demuestra que los principales corredores y enclaves de esta actividad se encuentran localizados en regiones distintas y alejadas del área de influencia del Puerto de Santa Marta.		Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, se accede a la solicitud de mantener a la jurisdicción de Santa Marta. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado. Respecto a las Observaciones al artículo 7 del proyecto, se toma nota de las mismas y dado que se está de acuerdo en los riesgos o problemáticas señaladas, se desiste de la medida para estudiar otra u otras alternativas para lograr la descongestión de puertos con contenedores vacíos.

Información Pública Reservada

			Solicitudes Por las razones expuestas, respetuosamente solicitamos a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) considerar las siguientes propuestas: 1. Incluir dentro de los lugares habilitados para el ingreso de maquinaria amarilla de que trata el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, a la aduana de Santa Marta, ya que no está incluido como un epicentro de minería ilegal y la instalación portuaria tiene la infraestructura y capacidad para recibir esta carga. 2. Excluir a los operadores económicos autorizados de la aplicación de la medida, en razón a que son empresas que tiene un perfil de riesgo bajo, con procedimientos previamente estudiados por la DIAN. 3. Considerar la aplicación de otras medidas como el perfilamiento de riesgo, de manera que no se impacten de manera masiva las operaciones del sector formal y legal, que no está calificado como operador económico autorizado, a través del perfilamiento individual por importador, usuario final, operación y zona de destino; verificar contratos, proyectos o actividades económicas que expliquen la importación; identificar cada equipo; exigir el reporte de su destino; y efectuar seguimiento posterior al levante mediante coordinación interinstitucional. Este enfoque permitiría intensificar el control sobre operaciones de mayor riesgo y, al mismo tiempo, conservar los puertos habilitados que acrediten capacidad operativa y de control. También evitaría		

Información Pública Reservada

			equiparar las operaciones lícitas y trazables con riesgos no individualizados. 4. Solicitar como soporte de las operaciones de importación, documentos que acrediten el debido uso de los equipos importados, solicitando por ejemplo acreditar los títulos mineros, o los contratos de venta de equipos que permitan asegurar el uso legal de esta maquinaria. 5. Finalmente consideramos que puede ser de utilidad realizar una mesa técnica con la cadena legal y formal que importa las mercancías de que trata el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019, para identificar alternativas que contribuyan a atacar la minería ilegal, que es un objetivo compartido, sin impactar de manera negativa a la cadena formal y legal. **II. Artículo 7. Proyecto** **Artículo 7. Adicionar el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019**. Adiciónese el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019, así: «*Parágrafo 2. Se podrá permitir el cambio de contenedor o de unidad de carga que contienen mercancías sobre las cuales procede la medida cautelar de aprehensión y decomiso o sobre las cuales operó el abandono legal, permitiendo su traslado a otro contenedor o unidad de carga bajo la condición de que el titular de las mercancías asuma los costos del vaciado, inclusive con posterioridad a la presentación de la planilla de recepción.* *La solicitud de cambio del contendor o de la unidad de carga la podrá realizar el transportador, el agente de carga*		

Información Pública Reservada

			internacional, el titular del puerto o muelle, el consignatario de la mercancía o quien tenga derecho sobre el contenedor o la unidad de carga, por escrito ante el Grupo Interno de Trabajo de Registro y Control Usuarios Aduaneros de la División de la Operación Aduanera o la dependencia que haga sus veces. En todos los casos, quien realice la solicitud de cambio de unidad de carga deberá presentar una nueva unidad de carga para garantizar el desarrollo de la operación. *Este procedimiento deberá garantizar en todo momento la trazabilidad de la mercancía, la preservación del control aduanero, la integridad de la cadena logística y las demás medidas que se consideren necesarias para asegurar el adecuado control de la operación*.» **Comentario No. 4.** Si bien se reconoce la necesidad de establecer mecanismos que permitan a la autoridad aduanera gestionar adecuadamente las mercancías aprehendidas, decomisadas o en situación de abandono, consideramos que la incorporación del parágrafo propuesto debe ser revisada integralmente, toda vez que genera impactos de seguridad, jurídicos, operativos, económicos, tecnológicos y ambientales que recaerían directamente sobre los depósitos y puertos habilitados, y sobre los procesos de definición jurídica de la mercancía, que consideramos de la mayor importancia analizar y que describimos a continuación: **1. Riesgos de seguridad** **1.1. Comentario No. 5: Control de la cadena logística**		

Información Pública Reservada

			Desde la perspectiva de seguridad y control de la cadena logística, la medida propuesta genera una exposición adicional y significativa para las terminales portuarias, al permitir el ingreso a sus instalaciones de contenedores que no es clara su procedencia, que no hacen parte del flujo ordinario de una operación marítima, no se encuentran vinculados a una línea naviera y, en consecuencia, no han estado sometidos previamente a los mismos controles y mecanismos de trazabilidad propios de una operación portuaria regular. La posibilidad de ingresar unidades de carga externas a la operación marítima implica incorporar al recinto portuario elementos adicionales cuya procedencia, condiciones de seguridad, integridad y trazabilidad deben ser verificadas y controladas por la terminal. Esto supone establecer controles adicionales de identificación, inspección, registro, precintado, seguimiento y vigilancia, con el propósito de mitigar riesgos asociados a la manipulación o sustitución de unidades, introducción de mercancías diferentes a las amparadas por la operación aduanera o cualquier otra situación que pueda comprometer la integridad de la carga. Este riesgo adquiere una dimensión particularmente relevante en las instalaciones portuarias, teniendo en cuenta que los terminales cuentan con protocolos y controles estrictos orientados a preservar la seguridad de la cadena logística y prevenir la utilización de las instalaciones portuarias para actividades ilícitas. La incorporación de contenedores provenientes directamente de la calle que no están bajo control aduanero ni de ninguna autoridad amplía el universo de unidades que deben ser controladas y, por		

Información Pública Reservada

			consiguiente, incrementa la superficie de riesgo que debe administrar la terminal. En particular, preocupa la posibilidad de que unidades que no han participado previamente en el flujo operativo del puerto sean ingresadas para realizar operaciones de trasvase o manipulación de mercancías. Una vez que estas unidades ingresan al recinto portuario, la terminal debe garantizar su control y vigilancia, aun cuando el origen de la unidad, su condición previa al ingreso y las circunstancias que motivaron su utilización no se encuentren bajo su ámbito de control. Lo anterior resulta especialmente sensible frente al riesgo de contaminación de unidades de carga con sustancias ilícitas, situación que constituye uno de los principales riesgos de seguridad de la cadena logística portuaria. La incorporación de contenedores externos puede generar escenarios adicionales que dificulten establecer con certeza la trazabilidad de la unidad y determinar las condiciones en las que esta se encontraba antes de su ingreso al terminal. En consecuencia, la medida no solamente representa una mayor carga operativa para las terminales, sino que traslada hacia estas una responsabilidad adicional frente a un riesgo que se origina fuera de su ámbito de actuación y control. La terminal pasaría a asumir las consecuencias de seguridad derivadas del ingreso de unidades cuya procedencia y condiciones anteriores al ingreso no fueron generadas ni controladas por ella. **1.2. Comentario No.6**: **Incumplimiento del Código PBIP/ISPS**: toda carga que ingresa a una instalación portuaria debe tener un evento de control		

Información Pública Reservada

			documentado antes del ingreso físico. Un contenedor que "aparece lleno" sin ese evento es, en términos de seguridad portuaria, indistinguible de un ingreso no autorizado al perímetro, generaría la necesidad de mantener controles manuales y perder la trazabilidad estándar en los procesos de la organización. **2. Riesgos Jurídicos** **2.1. Comentario No. 7: Riesgo jurídico de romper la cadena de custodia (Ley 906 de 2004)** La obligación de mantener indemne la unidad de almacenamiento no es una política interna de la terminal: es un mandato del régimen probatorio penal (arts. 254 a 266, Ley 906 de 2004, código de procedimiento penal y Manual Único de Cadena de Custodia de la Fiscalía). El vínculo físico entre el narcótico y el contenedor en que fue hallado es la prueba que conecta el hecho con los demás actores de la cadena logística, el BL, la declaración aduanera y el eventual importador en destino. Trasladar la carga a otra unidad rompe ese vínculo en el punto más sensible del proceso probatorio. Consideramos que sería necesario que la operación esté apoyada en la presentación de un oficio judicial o fiscal expreso — no solo circular DIAN — que autorice el traslado y deje constancia de que la ruptura y reconstitución de la cadena de custodia es responsabilidad de la autoridad que lo ordena. **2.2. Comentario No. 8: Riesgo por un posible vacío en extinción de dominio (Ley 1708 de 2014)**		

Información Pública Reservada

			El contenedor original puede ser objeto de medida cautelar como bien instrumento del ilícito. Trasladar la carga a un contenedor que nunca tuvo relación con el hecho contamina jurídicamente una unidad limpia y hace perder la trazabilidad para perseguir el contenedor original dentro del proceso de extinción de dominio. **3. Comentario No. 9: Efecto sobre la responsabilidad de la carga** La responsabilidad de debida diligencia sobre una carga aprehendida, en abandono o retenida recae en el transportador, el agente de carga y el agente de aduanas con mandato sobre esa mercancía — no en la terminal portuaria, que actúa únicamente como depositaria de lo que formalmente ingresó documentado (Ley 1ª de 1991). No obstante, si el traslado ocurre dentro del depósito del terminal portuario, con participación operativa de personal y equipos de la terminal, sin oficio judicial formal que lo respalde, se genera un riesgo de responsabilidad solidaria de facto que se debe entrar a blindar contractual y documentalmente. **4. Riesgos operativos** **4.1. Comentario No. 10: Traslado de los costos y riesgos hacia los depósitos** En primer lugar, el cambio de la unidad de carga no modifica la situación jurídica de la mercancía. Una vez realizado el vaciado y traslado a una nueva unidad, la mercancía continuará sometida a aprehensión, decomiso o abandono y, por tanto, permanecerá bajo control y custodia del depósito hasta que la autoridad		

Información Pública Reservada

			aduanera determine su situación definitiva. En consecuencia, la medida únicamente permitiría solucionar la situación del contenedor frente al transportador marítimo, pero no resolvería la situación jurídica de la mercancía ni los costos derivados de su permanencia en el depósito. Por el contrario, podría generar un traslado de los costos y riesgos desde el importador hacia el depósito, particularmente en aquellos casos en los cuales las mercancías permanecen durante períodos prolongados en las instalaciones a la espera de una actuación administrativa o de su disposición definitiva. Esta situación resulta especialmente gravosa para los depósitos públicos, quienes deben destinar permanentemente áreas, infraestructura, personal, equipos de seguridad, sistemas tecnológicos y recursos operativos para la custodia y control de estas mercancías, aun cuando la situación que origina su permanencia no sea atribuible al depósito. Adicionalmente, la posibilidad de sustituir la unidad de carga permitiría que el titular de la mercancía resuelva, total o parcialmente, las obligaciones económicas que mantiene frente al propietario de la unidad de carga o frente al transportador marítimo, trasladando al depósito la problemática asociada a la permanencia prolongada de la mercancía. En otras palabras, la medida resolvería el problema del contenedor del importador, pero mantendría e incluso podría profundizar el problema del depósito, que continuaría obligado a custodiar una mercancía cuya disposición definitiva		

Información Pública Reservada

			depende de actuaciones posteriores de la autoridad aduanera. No podemos dejar de mencionar que la medida podría generar un incentivo perverso para que determinados operadores asuman con menor impacto económico el riesgo de que una mercancía termine en abandono o sea objeto de una medida de aprehensión o decomiso, al permitirles solucionar la obligación asociada a la unidad de carga frente al transportador marítimo, mientras los costos, riesgos y consecuencias de la permanencia de la mercancía se trasladan al depósito. **4.2. Comentario 11: Riesgos operativos y tecnológicos** Desde el punto de vista operativo y tecnológico, la medida introduce un flujo de operación que no corresponde al esquema ordinario bajo el cual funcionan los puertos y depósitos habilitados. Los sistemas portuarios se encuentran estructurados para administrar unidades de carga asociadas a una operación marítima, una línea naviera, un viaje, un documento de transporte, un manifiesto y demás elementos que permiten garantizar su identificación y trazabilidad. La incorporación de una nueva unidad de carga, que eventualmente no estaría vinculada a una línea naviera, documento de transporte u operación marítima ordinaria, obligaría a los puertos a implementar nuevos desarrollos y controles para permitir su identificación, ingreso, ubicación, movimiento, inspección, precintado, custodia y salida. Esto no constituye una modificación menor del proceso operativo. Implica crear un		

Información Pública Reservada

			flujo adicional dentro de las instalaciones portuarias, con nuevas validaciones, controles sistémicos, registros y responsabilidades, generando costos e inversiones que serían asumidos por los puertos para atender una situación originada en la condición jurídica de la mercancía. Por tanto, no resulta razonable que los depósitos y puertos habilitados deban adaptar sus sistemas, infraestructura y procedimientos para facilitar la sustitución de unidades de carga cuyo principal beneficiario sería el titular de la mercancía y/o el propietario de la unidad de carga. **4.3. Comentario No. 12: Contenedores para uso como bodega**: el ingreso de contenedores para almacenamiento de carga no está permitido en la terminal precisamente porque no es posible ejercer control sobre unidades que no forman parte del inventario declarado. Para la terminal, el problema de ocupación de espacio no se resuelve con el traslado, solo cambia de unidad: el nuevo contenedor queda igualmente inmovilizado de manera indefinida hasta orden judicial de destrucción o devolución. La línea marítima recupera un activo de alta rotación sin costo ni proceso, mientras la terminal asume el 100% del riesgo operativo, documental y de seguridad de la sustitución, sin contraprestación ni tarifa definida para ese servicio — que probablemente esté fuera del alcance del régimen tarifario aprobado por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Operativamente significa que las terminales pasan de tener 1 contenedor a		

Información Pública Reservada

			2 contenedores, aumentando la ocupación de las terminales. El cambio de contenedores solo se podría permitir si la instalación portuaria lo pueda realizar, y esto depende del tipo de carga (Carga IMO), condiciones operativas (forma de estibar), procedimientos establecidos por esta. Sin este visto bueno de la terminal, no se podría realizar. **5. Riesgos económicos** **5.1. Comentario No. 13: Traslado de los costos y riesgos hacia los depósitos** El cambio de la unidad de carga no modifica la situación jurídica de la mercancía. Una vez realizado el vaciado y traslado a una nueva unidad, la mercancía continuará sometida a aprehensión, decomiso o abandono y, por tanto, permanecerá bajo control y custodia del depósito hasta que la autoridad aduanera determine su situación definitiva. En consecuencia, la medida únicamente permitiría solucionar la situación del contenedor frente al transportador marítimo, pero no resolvería la situación jurídica de la mercancía ni los costos derivados de su permanencia en el depósito. Por el contrario, podría generar un traslado de los costos y riesgos desde el importador hacia el depósito, particularmente en aquellos casos en los cuales las mercancías permanecen durante períodos prolongados en las instalaciones a la espera de una actuación administrativa o de su disposición definitiva. Esta situación resulta especialmente gravosa para los depósitos públicos, quienes deben destinar permanentemente		

Información Pública Reservada

			áreas, infraestructura, personal, equipos de seguridad, sistemas tecnológicos y recursos operativos para la custodia y control de estas mercancías, aun cuando la situación que origina su permanencia no sea atribuible al depósito. Adicionalmente, la posibilidad de sustituir la unidad de carga permitiría que el titular de la mercancía resuelva, total o parcialmente, las obligaciones económicas que mantiene frente al propietario de la unidad de carga o frente al transportador marítimo, trasladando al depósito la problemática asociada a la permanencia prolongada de la mercancía. En otras palabras, la medida resolvería el problema del contenedor del importador, pero mantendría e incluso podría profundizar el problema del depósito, que continuaría obligado a custodiar una mercancía cuya disposición definitiva depende de actuaciones posteriores de la autoridad aduanera. Adicionalmente, la medida podría generar un incentivo perverso para que determinados operadores asuman con menor impacto económico el riesgo de que una mercancía termine en abandono o sea objeto de una medida de aprehensión o decomiso, al permitirles solucionar la obligación asociada a la unidad de carga frente al transportador marítimo, mientras los costos, riesgos y consecuencias de la permanencia de la mercancía se trasladan al depósito. **6. Comentario No. 14: Riesgos asociados al estado físico, embalaje y condición de la mercancía** Existe, adicionalmente, un aspecto operativo que debe ser considerado y que no se encuentra suficientemente		

Información Pública Reservada

			desarrollado en la propuesta: el depósito no necesariamente conoce las condiciones en las cuales se encuentra embalada, paletizada, estibada o acondicionada la mercancía dentro del contenedor objeto del trasvase. La información disponible sobre la carga no permite necesariamente determinar, antes de realizar la operación, cómo se encuentra distribuida internamente, cuál es su estado físico, qué tipo de embalaje utiliza, si presenta deterioro, humedad, averías, contaminación, derrames o cualquier otra condición que pueda afectar la operación de vaciado y posterior almacenamiento. En consecuencia, durante el proceso de trasvase podría presentarse la situación de que la totalidad de la mercancía no pueda ser acomodada en la nueva unidad de carga, bien sea por las características del embalaje, la forma en que se encuentra paletizada o estibada, las condiciones físicas de la mercancía o la capacidad efectiva de la nueva unidad. En ese escenario, el depósito podría verse obligado a disponer de un espacio adicional para almacenar aquella mercancía que no pueda ser incorporada al nuevo contenedor, generando una nueva obligación operativa, ocupación de espacio, manipulación y costos que no fueron originados por el depósito. De igual manera, si durante el proceso de vaciado se evidencia que la mercancía se encuentra deteriorada o en condiciones inadecuadas, podrían presentarse derrames, fugas, generación de residuos, contaminación de áreas, afectaciones ambientales o requerimientos especiales para su manipulación, almacenamiento y disposición.		

Información Pública Reservada

			Dependiendo de la naturaleza y estado de la mercancía, podrían incluso requerirse medidas especiales de aislamiento, contención, limpieza, tratamiento o disposición, con los correspondientes costos y riesgos para el puerto y para las personas que intervienen en la operación. Por lo anterior, la propuesta no debería considerar el trasvase como una simple operación de cambio de contenedor, pues en la práctica puede constituir una operación de manipulación y reacondicionamiento de mercancías de condición desconocida, cuyos riesgos físicos, ambientales, operativos y económicos no pueden ser asumidos de manera automática por el depósito. **7. Comentario No. 15: Incentivo al ingreso de mercancías sin el cumplimiento de requisitos aduaneros** La medida propuesta podría generar un incentivo no deseado para se ingrese mercancía al Territorio Aduanero Nacional que no cumplen con los requisitos exigidos por la normativa aduanera, incluyendo mercancías cuya importación se encuentre prohibida o restringida, al facilitar posteriormente el cambio de la unidad de carga y la permanencia de estas mercancías dentro de las instalaciones portuarias. En este escenario, la posibilidad de trasladar la mercancía a una nueva unidad de carga podría reducir el impacto económico y operativas que actualmente enfrenta quien incumple la normatividad, mientras que la mercancía continuaría bajo custodia y control del depósito, incluso durante períodos prolongados.		

Información Pública Reservada

			Esto podría generar un incentivo contrario a los principios de control y cumplimiento de la normativa aduanera, al facilitar que mercancías que no cuentan con la documentación, autorizaciones o condiciones requeridas para su ingreso permanezcan dentro del TAN hasta que se defina su situación jurídica, trasladando al puerto los costos, riesgos y responsabilidades asociados a dicha permanencia. **8. Comentario No.16: Situación actual de las mercancías en abandono y aprehensión en SPRBUN** Las preocupaciones expuestas no corresponden únicamente a escenarios hipotéticos, explicamos a continuación la situación de una de las instalaciones portuarias de la zona portuaria de Buenaventura: A la fecha registra cerca de 195 unidades en situación de abandono legal, con un promedio de permanencia de 303 días, así como 8 unidades en situación de aprehensión, con un promedio de permanencia de 363 días. Estos datos evidencian la magnitud de la problemática y el impacto que representa para el depósito mantener durante períodos prolongados mercancías cuya disposición definitiva depende de actuaciones posteriores de la autoridad aduanera. La situación resulta aún más preocupante al considerar que actualmente existen en estas instalaciones, unidades en abandono con permanencias que se remontan a los años 2008 y 2020, lo que demuestra que no se trata únicamente de situaciones recientes, sino de mercancías que pueden permanecer durante varios años dentro de las instalaciones portuarias		

Información Pública Reservada

			sin que se produzca su evacuación o disposición definitiva. Esta permanencia prolongada representa una afectación directa sobre la disponibilidad de áreas operativas, además de generar costos permanentes de almacenamiento, custodia, vigilancia, manipulación y administración. **Solicitudes** Por las razones expuestas, respetuosamente solicitamos a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) considerar las siguientes propuestas: **1. Implementar mecanismos para la evacuación oportuna y definitiva de las mercancías.** Establecer e implementar mecanismos eficaces que permitan agilizar la disposición y evacuación de las mercancías en situación de abandono, aprehensión o decomiso que permanecen bajo control y custodia de los depósitos habilitados, priorizando aquellas cuya permanencia se ha prolongado durante períodos excesivos, que en algunos casos alcanzan cientos de días e incluso varios años. Esta debe constituir la solución prioritaria, toda vez que la problemática fundamental para los puertos no se limita a la ocupación de las unidades de carga, sino que comprende la permanencia prolongada de mercancías que ocupan espacios operativos e impiden su utilización para atender nuevas operaciones comerciales. En consecuencia, se solicita que la autoridad aduanera adopte medidas concretas que permitan resolver		

Información Pública Reservada

			oportunamente la situación de estas mercancías y garantizar su retiro efectivo de las instalaciones portuarias. **2. Establecer un mecanismo para el reconocimiento y pago de los costos asociados a la permanencia de las mercancías.** De manera subsidiaria, y únicamente en aquellos casos en los cuales la autoridad aduanera determine que las mercancías deben continuar bajo custodia dentro de las instalaciones del depósito, establecer un mecanismo efectivo que garantice el reconocimiento y pago por parte de la DIAN de los servicios de almacenamiento y demás costos asociados a su permanencia. Lo anterior, con el propósito de evitar que los operadores portuarios y depósitos habilitados deban asumir indefinidamente las cargas económicas derivadas de la permanencia de mercancías cuya disposición se encuentra pendiente de las decisiones de la autoridad aduanera. No obstante, se reitera que el reconocimiento de estos costos constituye una medida subsidiaria de mitigación económica y no sustituye la necesidad de garantizar la evacuación oportuna y definitiva de las mercancías, como solución estructural a la ocupación prolongada de los espacios operativos portuarios. **3. Reconsiderar la inclusión del parágrafo 2 propuesto para el artículo 197 de la Resolución 46 de 2019.** Se solicita reconsiderar la inclusión del parágrafo 2 propuesto para el artículo 197 de la Resolución 46 de 2019, en los términos actualmente planteados, toda		

Información Pública Reservada

			vez que la medida orientada a facilitar el cambio de la unidad de carga no constituye una solución efectiva a la problemática de permanencia prolongada de las mercancías en los depósitos habilitados. Por el contrario, su implementación resulta inconveniente en términos de seguridad, jurídica, operativa, tecnológicas y operativas, sin resolver la situación jurídica de las mercancías ni garantizar una distribución adecuada de las responsabilidades y costos derivados de su permanencia. **4. Evitar el traslado de cargas, costos y responsabilidades a los operadores portuarios y depósitos habilitados.** Se solicita que las medidas que se adopten para atender esta problemática garanticen una distribución adecuada de las responsabilidades y de los costos asociados a la custodia y permanencia de las mercancías, evitando que estos recaigan de manera indefinida sobre las instalaciones portuarios y depósitos habilitados. En particular, se considera necesario evitar que los mecanismos propuestos generen incentivos para que el titular de las mercancías aprehendidas, decomisadas o abandonadas pueda resolver la situación de la unidad de carga frente al transportador marítimo, mientras el depósito continúa asumiendo la custodia, los costos y los riesgos asociados a la mercancía, sin que exista una solución efectiva para su disposición y retiro.		
55	21 de septiembre de 2026	Lucía Ramírez luciaramirezabogadacolombia@gmail.com	Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2026	Aceptado	En atención a las razones presentadas por el usuario, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, se incluye una disposición de transición para las mercancías que

Información Pública Reservada

			Señores **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN** Dirección de Gestión de Aduanas Ciudad **Referencia:** Observaciones al proyecto de resolución por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019. **Asunto:** Solicitud de régimen de transición para operaciones de importación iniciadas bajo la normativa vigente. Respetados señores: Dentro del término dispuesto para formular observaciones al proyecto de resolución publicado por la DIAN el 11 de septiembre de 2026, nos permitimos solicitar que el texto definitivo incorpore una regla transitoria para las operaciones de importación de maquinaria que, antes de la entrada en vigencia de la nueva regulación, ya se encuentren en ejecución. La observación parte de una consideración sencilla: una cosa es someter las operaciones futuras a nuevas condiciones de ingreso y otra distinta es exigir esas mismas condiciones a mercancías cuya importación comenzó válidamente bajo las reglas hoy vigentes. En este último supuesto, el importador ya adoptó decisiones económicas y logísticas con fundamento en el ordenamiento existente: adquirió la maquinaria, contrató su transporte, definió un puerto habilitado, obtuvo o tramitó el documento de transporte y, en muchos casos, la mercancía ya fue embarcada y se encuentra navegando hacia Colombia.		al momento de la entrada en vigencia de la resolución hayan sido embarcadas en origen. La idea es que respecto de estas no se aplique la restricción.

Información Pública Reservada

			No se solicita mantener indefinidamente el régimen actual ni limitar las facultades de control de la Administración. Se solicita, exclusivamente, una regla que permita terminar bajo condiciones previsibles las operaciones que ya estaban en curso cuando cambie la regulación. **I. OPERACIONES INICIADAS BAJO UNA REGLA VIGENTE** El artículo 3 del proyecto modifica los lugares autorizados para el ingreso de determinadas subpartidas de maquinaria y concentra su ingreso en los puertos ubicados en las jurisdicciones de Cartagena y Riohacha. El cambio es relevante porque el régimen que se pretende modificar permite actualmente el ingreso por otros puertos colombianos. Para una operación todavía no iniciada, el importador podrá organizar su negocio conforme a la nueva disposición. Podrá negociar el puerto de destino, cotizar el flete correspondiente, seleccionar la ruta marítima, ajustar sus costos y adoptar las decisiones comerciales necesarias antes de embarcar. La situación es sustancialmente diferente cuando la mercancía ya fue embarcada o el transporte internacional ya se encuentra en ejecución. Allí no existe la misma libertad para reorganizar la operación. El puerto de destino forma parte de una cadena contractual y logística que puede comprender reservas navieras, conocimientos de embarque, transbordos, terminales, transporte terrestre, seguros, financiación y compromisos de entrega. Por ello, consideramos necesario que la resolución distinga entre las operaciones que se inicien después de su entrada en vigencia y aquellas que, de manera		

Información Pública Reservada

			verificable, se encontraban en curso con anterioridad. **II. SEGURIDAD JURÍDICA Y PREVISIBILIDAD DE LA ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA** La seguridad jurídica no impide que la Administración modifique una regulación cuando existen razones que lo justifican. Su exigencia, en un escenario como el presente, consiste en que el tránsito entre una regla y otra sea previsible y que el destinatario pueda identificar con claridad desde qué momento y respecto de qué operaciones debe adecuar su conducta. Esta consideración tiene especial importancia en materia aduanera. Las operaciones de comercio exterior no se ejecutan de manera instantánea. Entre la compra de una máquina en el exterior y su llegada a Colombia pueden transcurrir varias semanas, durante las cuales se producen actuaciones materiales y contractuales que no siempre pueden deshacerse o modificarse sin consecuencias. El Decreto 1081 de 2015, en el régimen de producción normativa actualmente vigente, exige que la regulación esté orientada a dotar de seguridad jurídica a sus destinatarios y que los proyectos regulatorios cuenten con sustento sobre su razonabilidad, necesidad y viabilidad material y temporal. Una regla de transición, en este caso, desarrolla precisamente esas exigencias. Aplicar la nueva restricción exclusivamente por razón de la fecha de arribo, sin considerar que el embarque pudo haberse realizado bajo la regulación anterior, trasladaría al importador las consecuencias de un cambio normativo ocurrido cuando la operación ya estaba en		

Información Pública Reservada

			ejecución. El resultado sería particularmente sensible cuando la mercancía haya sido despachada hacia un puerto que era legalmente habilitado al momento del embarque. **III. BUENA FE Y CONFIANZA EN LAS REGLAS ESTABLECIDAS POR EL ESTADO** El artículo 83 de la Constitución Política dispone que las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deben ceñirse a los postulados de la buena fe. En la misma línea, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo incorpora la buena fe entre los principios que orientan la actuación administrativa. Cuando un operador de comercio exterior estructura una importación conforme a una norma vigente, utiliza un puerto expresamente habilitado y ejecuta su operación dentro de ese marco, su actuación se apoya legítimamente en las reglas que el propio Estado ha establecido. Esa confianza no convierte la regulación existente en inmodificable. Tampoco significa que exista un derecho adquirido a que un determinado puerto permanezca habilitado de manera indefinida. Lo que exige es que un cambio sobreviniente no desconozca, sin una solución razonable de tránsito, la situación de quien actuó de buena fe y ya puso en marcha su operación bajo las condiciones permitidas por el ordenamiento. La jurisprudencia del Consejo de Estado ha relacionado la confianza legítima con la necesidad de evitar cambios abruptos que sorprendan al administrado que actuó conforme a las condiciones vigentes, y ha reconocido las medidas transitorias como		

Información Pública Reservada

			uno de los instrumentos adecuados para permitir la adaptación a una nueva situación regulatoria. En este caso, esa protección puede alcanzarse de una manera sencilla y verificable: conservar las condiciones de ingreso anteriores únicamente para las mercancías que acrediten que su embarque o su operación de transporte internacional se produjo antes de la entrada en vigencia de la resolución. **IV. LOS QUINCE DÍAS PREVISTOS PARA LA ENTRADA EN VIGENCIA NO SUSTITUYEN UN RÉGIMEN DE TRANSICIÓN** El artículo 21 del proyecto prevé que la resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial. Ese término permite conocer la nueva regulación antes de su exigibilidad, pero no resuelve por sí solo la situación de una máquina que para ese momento ya se encuentre en tránsito internacional. Los tiempos de transporte marítimo pueden superar el período previsto entre la publicación y la entrada en vigencia. En consecuencia, una máquina podría haber sido legalmente embarcada hacia un puerto autorizado antes de la expedición o vigencia de la nueva resolución y arribar cuando la nueva restricción ya sea exigible. La transición debe atender, entonces, al momento en que la operación fue efectivamente iniciada y no únicamente al día en que la nave arriba a Colombia. La fecha de embarque y el documento de transporte permiten establecer ese hecho mediante elementos objetivos y comprobables.		

Información Pública Reservada

			V. LA TRANSICIÓN NO DEBILITA EL CONTROL ADUANERO La regla solicitada no pretende exceptuar las mercancías del control de la DIAN ni sustraerlas de las demás obligaciones aduaneras. Tampoco afecta la aplicación de la nueva regulación a las operaciones que se inicien después de su entrada en vigencia. Las mercancías cobijadas por la transición continuarían sujetas a inspección, fiscalización y a todos los controles legalmente procedentes. La única diferencia consistiría en permitir que una operación ya iniciada pueda concluir por el puerto de destino que se encontraba habilitado cuando se efectuó el embarque. De esa manera, la finalidad de control perseguida por la Administración puede coexistir con la protección de la seguridad jurídica y de la buena fe de los operadores que actuaron conforme a la regulación vigente. **VI. SOLICITUD DE INCORPORACIÓN DE UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA** Por las razones expuestas, solicitamos respetuosamente que el texto definitivo incorpore una disposición transitoria aplicable a las mercancías comprendidas en el artículo 3 cuya operación de transporte internacional se haya iniciado antes de la entrada en vigencia de la resolución. Sugerimos la siguiente fórmula, sin perjuicio de la redacción técnica que la DIAN estime pertinente: **Parágrafo transitorio.** Las restricciones relativas a los lugares de ingreso previstas en el presente artículo se aplicarán a las operaciones cuyo embarque con		

Información Pública Reservada

			destino a Colombia se efectúe a partir de la entrada en vigencia de esta resolución. Las mercancías que antes de dicha fecha hayan sido efectivamente embarcadas con destino al territorio aduanero nacional podrán ingresar por el puerto de destino señalado en el documento de transporte, siempre que ese lugar se encontrara habilitado para la respectiva mercancía conforme a la normativa vigente en la fecha del embarque, sin perjuicio de las facultades de control de la autoridad aduanera. **VII. PETICIÓN** Con fundamento en lo anterior, solicitamos: 1. Incorporar en el texto definitivo de la resolución un régimen de transición para las operaciones de importación que se encuentren en curso antes de su entrada en vigencia. 2. Establecer como criterio objetivo de transición la fecha efectiva de embarque de la mercancía con destino a Colombia, acreditada mediante el correspondiente documento de transporte. 3. Permitir que dichas mercancías culminen su ingreso por el puerto que se encontraba legalmente habilitado al momento del embarque, manteniendo incólumes las facultades de inspección, control y fiscalización de la DIAN. 4. Incluir la presente observación y la respuesta de la Administración en el informe de observaciones y respuestas correspondiente al proceso de consulta pública.		

Información Pública Reservada

			La adopción de esta regla permitiría que el nuevo esquema opere plenamente hacia el futuro, sin someter a una modificación sobreviniente aquellas operaciones que, al momento de entrar en vigencia la resolución, ya habían sido legítimamente iniciadas bajo el régimen anterior. Agradecemos la atención prestada y solicitamos que la propuesta sea valorada al momento de adoptar el texto definitivo de la resolución. Cordialmente, _____ **Lucia Ramírez** Abogada		
56	21 de septiembre de 2026	Ruben Dario Velasquez Molina rvelasquezm@dian.gov.co Director (A) Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá	Turbo, Antioquia, 21 de septiembre de 2026 Doctora **Andrea Caicedo Langthon** Directora de Gestión de Aduanas dir_aduanas@dian.gov.co Asunto: Remisión Comentarios - Proyecto de Resolución: "*Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019*." Estimada Dra. Andrea, reciba un cordial saludo. En atención al proyecto de resolución por medio del cual se pretende modificar la Resolución 46 de 2019, y encontrándonos dentro del término dispuesto para la presentación de comentarios, se ponen en consideración de la Dirección de Gestión de Aduanas, las siguientes observaciones y sugerencias en el documento adjunto, preparados por la **Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá**.	Aceptado parcialmente	No se acogen las Observaciones frente a los artículos 1, 2 y 3 en tanto las mismas no guardan relación con la materia que se desarrolla en dichas propuestas normativas. Además, porque se propone hacer ajustes en códigos de modalidad los cuales no estas previstos en este proyecto porque lo que su estudio se retomará en otro proyecto de resolución. En cuanto a la Observación frente al artículo 4, se informa que se complementará la memoria justificativa explicando la razón del término de quince (15) días calendario previsto para la entrada en vigencia. Asimismo, se informa que ese plazo obedece a que es necesario un tiempo prudencial para que el público conozca la norma y realice las adecuaciones de su operación con el objeto de cumplir con las nuevas disposiciones, y que el mismo se enmarca dentro del plazo mínimo previsto en el artículo 2 de la Ley 1609 de 2013. Sin embargo, se precisa que dicho plazo no obedece a las necesidades de parametrización, pruebas, divulgación o implementación de nuevos códigos, pues como se indicó en el párrafo anterior, los artículos 1, 2 y 3 del proyecto no hacen referencia a códigos de modalidad.

Información Pública Reservada

			Atentamente, Director (A) **Rubén Dario Velásquez Molina** rvelasquezm@dian.gov.co Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá D: AV La Playa - Contiguo al Aeropuerto Gonzalo Mejía Turbo, Antioquia T: (601) 7428973 Ext: 906036 Las observaciones se presentan de manera individual respecto de cada una de las disposiciones objeto de modificación, con el propósito de contribuir al fortalecimiento de la claridad normativa, la seguridad jurídica, la adecuada aplicación de la regulación propuesta y la efectividad de los mecanismos de control aduanero. **1. Observación frente al artículo 1** . Se sugiere precisar el supuesto de aplicación del nuevo código C17D. La redacción debe evitar que se entienda que el solo ingreso o destino de la mercancía al departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina determina la utilización del código. Para dar mayor claridad, conviene identificar expresamente que el código corresponde a mercancías importadas al amparo del régimen del Puerto Libre y sujetas al Impuesto Único al Consumo departamental a la tarifa del cinco por ciento (5 %). Así, el código quedaría asociado no solo a una tarifa, sino también al supuesto jurídico que habilita su uso. **2. Observación frente al artículo 2**		Frente a las Observaciones al artículo 7 del proyecto, y en especial la Observación según la cual su redacción puede generar dificultades de aplicación en tanto la disposición parece no tener en cuenta que la disposición también puede aplicarse a mercancías decomisadas o respecto de las cuales haya operado el abandono legal, eventos en los que la titularidad corresponde a la Nación, se informa que se desiste del proyecto de artículo en razón al vacío evidenciado en este comentario, así como a las preocupaciones indicadas en otros comentarios, en tanto el procedimiento propuesto genera riesgos logísticos, y preocupaciones frente a las responsabilidades de los distintos actores y sobre la cadena de custodia. Frente a la Observación al artículo 19 del proyecto, con el cual se pretende eliminar la posibilidad de presentar Solicitud de Autorización de Embarque dentro del lugar de embarque para la jurisdicción de Urabá, se comparte la observación conforme a la cual la justificación para eliminar dicha prerrogativa en Urabá también podría extenderse a otras jurisdicciones donde existe infraestructura adecuada para presentar dicho documento antes de ingresar a al lugar de embarque y en donde el Sistema de Inspección Simultanea (SIIS)-Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) también funciona. Así las cosas, en atención a este comentario, así como al comentario del Ministerio de comercio, Industria en donde señala las jurisdicciones donde el SIIS es funcional, se modificará el texto publicado. Sin embargo, se advierte que también se excluirá de la medida al café, ya que la razón por la cual se permite presentar la Solicitud de Autorización de Embarque en lugar de embarque para ese producto, conforme lo indica la Federación Nacional de Cafeteros, no obedece solo a la ausencia de infraestructura adecuada para hacer los controles, sino a los vistos buenos especiales que requiere el café de exportación y al procedimiento previsto en la legislación nacional para el efecto,

Información Pública Reservada

			Se recomienda precisar los criterios para utilizar los códigos C171 y C170. La descripción propuesta diferencia las operaciones principalmente por la tarifa del Impuesto Único al Consumo, pero no permite identificar con suficiente claridad el supuesto que da lugar a cada tratamiento. Para efectos de la declaración y del control posterior, debe ser posible establecer por qué una mercancía está sometida a una tarifa del cero por ciento (0 %), cinco por ciento (5 %) o diez por ciento (10 %), y no limitar la verificación a la tarifa seleccionada por el declarante. Se sugiere, por tanto, incorporar una remisión expresa a la disposición que define las mercancías sometidas a cada tarifa o incluir criterios que permitan determinar cuándo corresponde utilizar C171, C17D o C170. Asimismo, se recomienda revisar la expresión “Importación de mercancías al territorio del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”. Cuando jurídicamente corresponda, resulta más preciso emplear la denominación “Importación de mercancías al Puerto Libre de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”, en concordancia con el régimen especial regulado por el Decreto 1165 de 2019. **3. Observación frente al artículo 3** Se sugiere precisar el alcance de las observaciones D2, D3 y D4, señalando de manera expresa que identifican la tarifa del Impuesto Único al Consumo departamental aplicable a las respectivas modalidades. También conviene dejar documentada la correspondencia entre mercancía, código		

Información Pública Reservada

			de modalidad, observación y tarifa. Para efectos operativos y de control debe existir trazabilidad suficiente de las relaciones C171–D2–0 %, C17D–D3–5 % y C170–D4–10 %, junto con los criterios materiales que habilitan cada combinación. Esto facilitará el diligenciamiento de las declaraciones y permitirá verificar, en control simultáneo o posterior, el fundamento de la tarifa y del código utilizados. **4. Observación frente al artículo 4** Se recomienda complementar la memoria justificativa con la razón del término de quince (15) días calendario previsto para la entrada en vigencia, especialmente si dicho plazo responde a necesidades de parametrización, pruebas, divulgación o implementación de los nuevos códigos. En la misma línea, debe verificarse que las adecuaciones tecnológicas y operativas necesarias estén disponibles antes de la entrada en vigencia. También se sugiere revisar la indicación “No aplica” frente a seguridad jurídica e impacto tecnológico, pues la modificación incide en la selección de códigos, observaciones y tarifas y puede requerir ajustes en los Servicios Informáticos Electrónicos. **5. Observación frente al artículo 7** El artículo 7, mediante el cual se adiciona el parágrafo 2 al artículo 197 de la Resolución 46 de 2019, señala que “el titular de las mercancías asuma los costos del vaciado”. Se sugiere revisar esta expresión, porque la disposición también puede aplicarse a mercancías decomisadas o respecto de las cuales haya operado el abandono legal, eventos en los que la titularidad corresponde a la Nación.		

Información Pública Reservada

			En estos casos, la redacción puede generar dificultades de aplicación, al no existir un titular distinto de la Nación al cual trasladar los costos. Además, la norma permite que la solicitud de cambio de contenedor o unidad de carga sea presentada por sujetos distintos del titular de las mercancías. Por ello, debe precisarse quién asume los costos del vaciado y del cambio de contenedor o unidad de carga en cada supuesto, de manera coherente con los sujetos facultados para solicitar la operación. Finalmente, en el segundo inciso del parágrafo se sugiere corregir la palabra "contendor" por "contenedor", en la expresión "solicitud de cambio del contenedor". Como observación transversal a los artículos anteriores, se recomienda que la parte motiva del proyecto explique con mayor precisión la articulación entre la Ley 915 de 2004, el Decreto 1165 de 2019, la normativa departamental aplicable y la Resolución 46 de 2019. Esta relación debe permitir identificar con claridad el fundamento jurídico de los tratamientos tributarios y su reflejo en la codificación operativa. **6. Observación frente al artículo 19** El artículo 19 del proyecto propone adicionar el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019, en los siguientes términos: "Parágrafo 3. A las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá no les		

Información Pública Reservada

			aplica la excepción prevista en el numeral 4 del presente artículo". La consideración que pretende justificar este cambio normativo señala: "Que con la entrada en funcionamiento y el inicio de operaciones de los puertos y muelles marítimos de servicio público como lugar habilitado para el ingreso y salida de viajeros y/o de mercancías bajo control aduanero en la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá, se cuenta con infraestructura óptima que garantiza la intervención de las diferentes autoridades de control aduanero, sanitario, fitosanitario, zoosanitario y de antinarcóticos. Lo anterior permite viabilizar que el exportador presente la Solicitud de Autorización de Embarque con anterioridad al aviso de ingreso al lugar de embarque cuando la salida de la mercancía se realice por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá. (…) por consiguiente se debe eliminar la excepción prevista en el numeral 4 del artículo 385 para la salida de café, azúcar y banano por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá, así como derogar el numeral 5 del mismo artículo de la Resolución 46 de 2019". Por lo tanto, la justificación del proyecto se sostiene en que los nuevos puertos y muelles de servicio público ubicados en la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá cuentan con **infraestructura óptima** para garantizar la intervención de las diferentes autoridades de control.		

Información Pública Reservada

			Sin embargo, a partir de esa consideración se concluye que debe eliminarse la excepción establecida para las exportaciones de café, azúcar y banano únicamente cuando estas se realicen por la jurisdicción de Urabá, mientras que el mismo beneficio continuaría vigente cuando los mismos productos sean exportados por las demás jurisdicciones aduaneras del país. Esta diferenciación no encuentra una justificación suficiente en las consideraciones del proyecto. Si el fundamento de la modificación es la existencia de infraestructura portuaria óptima, la DIAN tendría que explicar por qué la infraestructura disponible en las demás jurisdicciones aduaneras no permite igualmente la actuación coordinada de las autoridades de control o, en sentido contrario, por qué la existencia de una mejor infraestructura en Urabá debe producir como consecuencia la imposición de una carga adicional a sus exportadores de los citados productos. La existencia de infraestructura óptima demuestra que en Urabá es posible aplicar el procedimiento ordinario, pero no demuestra que resulte necesario aplicarlo exclusivamente en esta jurisdicción. Tampoco se explica por qué el café, el azúcar y el banano exportados por Urabá presentarían riesgos aduaneros, sanitarios, fitosanitarios o de seguridad diferentes a los que presentan estos mismos productos cuando son exportados por Cartagena, Santa Marta, Buenaventura u otros lugares habilitados del territorio nacional. Por el contrario, otras jurisdicciones cuentan desde hace varios años con puertos y muelles de servicio público,		

Información Pública Reservada

			terminales de contenedores, equipos especializados, zonas destinadas a la inspección de mercancías, infraestructura para carga refrigerada y sistemas que permiten la intervención de las autoridades de control. El Puerto de Cartagena, por ejemplo, informa que cuenta con una capacidad anual de 1,8 millones de TEU, muelles con calado de 15,5 metros, seis grúas de muelle y capacidad para atender buques de hasta 14.000 TEU. Por su parte, el Puerto de Santa Marta cuenta con infraestructura especializada para la operación de banano, cuartos refrigerados, terminal de contenedores y equipos para el manejo de este tipo de carga. Igualmente, la Agencia Nacional de Infraestructura ha informado que el Puerto de Buenaventura cuenta con grúas pórtico pospanamax y equipos RTG que le permiten movilizar entre 100 y 120 contenedores por hora [1.] En consecuencia, la infraestructura adecuada para la intervención de las autoridades no es una característica exclusiva de los puertos de Urabá. Por esta razón, si se considera que la existencia de esa infraestructura permite exigir la presentación previa de la Solicitud de Autorización de Embarque y de la planilla de traslado, tendría que explicarse por qué esa misma conclusión no resulta aplicable a las demás jurisdicciones que cuentan con terminales portuarias de igual o mayor capacidad operativa. Asimismo, el Sistema de Inspección Simultánea fue diseñado para integrar y coordinar la actuación de la DIAN, el Instituto Colombiano Agropecuario –ICA–, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos –Invima–, la Policía Antinarcóticos y los terminales		

Información Pública Reservada

			marítimos. En consecuencia, la posibilidad de efectuar inspecciones coordinadas mediante el SIIS–VUCE tampoco constituye una circunstancia exclusiva de Urabá que permita justificar un tratamiento normativo diferente. En esas condiciones, la propuesta produce un trato desigual entre operaciones materialmente equivalentes. Una exportación de banano realizada por Urabá deberá estar amparada previamente con una Solicitud de Autorización de Embarque y una planilla de traslado, mientras que una exportación del mismo producto realizada por otra jurisdicción podrá continuar ingresando al lugar de embarque sin la presentación de dicha planilla y acogerse a la excepción prevista en el numeral 4 del artículo 385. La única diferencia entre las dos operaciones será el puerto o la jurisdicción utilizados para efectuar el embarque, sin que el proyecto demuestre que esa diferencia territorial guarde una relación objetiva, necesaria y proporcional con la finalidad de control invocada. La medida también puede afectar la competitividad de los puertos de Urabá, debido a que impone exclusivamente a las exportaciones de café, banano y azúcar un trámite adicional que no se presenta en otras jurisdicciones, precisamente respecto del banano, que constituye uno de los principales productos de exportación de la región. - **Justificación de precisar las consideraciones y el resuelve.** Debe tenerse en cuenta que el principio de eficiencia previsto en el artículo 2 del Decreto 1165 de 2019 establece que en las actuaciones administrativas relativas a		

Información Pública Reservada

			la función aduanera debe prevalecer el servicio ágil y oportuno para facilitar y dinamizar el comercio exterior, sin perjuicio del ejercicio del control aduanero. De igual manera, el principio de seguridad y facilitación de la cadena logística exige que los controles se desarrollen dentro de un sistema de gestión del riesgo. En ese sentido, la imposición de una carga adicional a todas las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por Urabá debería estar respaldada por la identificación de un riesgo concreto y diferencial, y no solamente por la afirmación de que actualmente existe infraestructura que hace posible aplicar el procedimiento ordinario. Si la DIAN considera que las condiciones actuales de infraestructura y control hacen innecesaria la excepción general concedida a todas las mercancías embarcadas por Urabá, resulta razonable derogar el numeral 5 del artículo 385. Sin embargo, esa derogatoria no justifica adicionar un parágrafo que impida únicamente a Urabá acogerse a la excepción nacional prevista para el café, el azúcar y el banano. - **Sugerencia de modificación:** Por las razones expuestas, respetuosamente se solicita: 1. Eliminar el artículo 19 del proyecto de resolución, mediante el cual se pretende adicionar el parágrafo 3 al artículo 385 de la Resolución 46 de 2019. 2. Conservar únicamente la derogatoria del numeral 5 del artículo 385, de manera que Urabá deje de tener una excepción general para todas las mercancías, pero pueda continuar		

Información Pública Reservada

			aplicando la excepción nacional prevista en el numeral 4 para las exportaciones de café, azúcar y banano, en igualdad de condiciones con las demás jurisdicciones aduaneras. 3. Subsidiariamente, si la DIAN considera que la excepción prevista para las exportaciones de café, azúcar y banano resulta incompatible con la operación del SIIS–VUCE o con el procedimiento de inspección simultánea, evaluar su modificación **para todo el territorio nacional**, previa elaboración y publicación de los estudios técnicos, operativos y económicos que sustenten esa decisión. 4. Incorporar en la memoria justificativa un análisis comparativo de la infraestructura existente en los diferentes puertos y muelles de servicio público, de los riesgos asociados a estas operaciones y de los efectos que la medida puede generar sobre los costos logísticos y la competitividad de los puertos de Urabá. - **Redacción normativa sugerida:** Se propone suprimir el artículo 19 del proyecto y mantener en el artículo de vigencia y derogatorias únicamente la siguiente disposición: “Artículo 21. Vigencia y derogatorias. La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días siguientes a su publicación en el Diario Oficial y deroga el inciso segundo del artículo 209 y el numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019”. De esta manera se elimina la excepción territorial general que actualmente beneficia a las mercancías embarcadas		

Información Pública Reservada

			por Urabá, pero no se impone a esta jurisdicción una desventaja adicional frente al tratamiento que seguirá vigente para las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por los demás puertos del país. [1] *Puerto de Cartagena. Información sobre su infraestructura portuaria: https://www.puertocartagena.com/es/nosotros/quienes-somos/infraestructura* *Sociedad Portuaria de Santa Marta. Información sobre infraestructura, equipos y operación de banano: https://www.spsm.com.co/puerto/planos* *Agencia Nacional de Infraestructura. Información sobre capacidad y tecnología del Puerto de Buenaventura: https://www.ani.gov.co/en/w/el-puerto-de-buenaventura-concesionado-por-la-ani-sigue-creciendo-en-capacidad-y-tecnolog%C3%ADa*		
57	21 de septiembre de 2026	Tobias Campuzano TOBIAS.CAMPUZANO@forvismazars.com FORVIS MAZARS	Medellín, septiembre 21 de 2026. Señores **U.A.E. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN** E.S.D **Asunto:** Comentarios proyecto resolución - Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019. Cordial Saludo, Por medio del presente, nos permitimos remitir los comentarios al proyecto resolución - Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019, principalmente con lo relacionado con la emisión de Certificados al proveedor, conforme a lo siguiente: 1. Con fundamento en el análisis de la normativa vigente, se considera necesario promover una modificación al artículo 94 de la Resolución 046 de 2019,	No aceptado	No se acoge la solicitud por el momento, dado que la adición que se propone no fue objeto de publicación en la página web de la DIAN, por lo que, de incluirse tal prohibición en la resolución, se estaría desconociendo el derecho de la ciudadanía a objetar la medida o a enviar observaciones respecto a la misma, y así mismo, se afectaría la seguridad jurídica. No obstante, se toma nota de la sugerencia para eventualmente incluirla en un futuro proyecto de resolución, o incluso, para un eventual proyecto de decreto.

Información Pública Reservada

			toda vez que su contenido desconoce la realidad operativa de sectores estratégicos de la economía nacional, particularmente el sector agroexportador, y genera situaciones de imposibilidad jurídica para los usuarios aduaneros. 2. En efecto, el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 define el Certificado al Proveedor (CP) como el documento mediante el cual las Sociedades de Comercialización Internacional certifican que recibieron de sus proveedores bienes producidos en Colombia adquiridos en el mercado interno y se obligan a exportarlos dentro de los términos legalmente establecidos, permitiendo que el proveedor acceda al beneficio contemplado en el literal b) del artículo 481 del Estatuto Tributario. A su vez, esta última disposición consagra la exención del IVA con derecho a devolución bimestral respecto de los bienes corporales muebles vendidos a una Sociedad de Comercialización Internacional y efectivamente exportados. 3. De lo anterior se desprende que la expedición del Certificado al Proveedor constituye un requisito esencial para que el proveedor nacional pueda acreditar la procedencia de la exención del IVA, cumpliendo una doble función jurídica: de una parte, servir como documento soporte de la operación de exportación y, de otra, constituirse en prueba idónea para demostrar el cumplimiento de los requisitos exigidos para acceder al beneficio tributario. 4. No obstante, el artículo 94 de la Resolución 046 de 2019 establece que el Certificado al Proveedor debe ser expedido por la Sociedad de Comercialización Internacional al momento de la recepción de la mercancía		

Información Pública Reservada

			y de la emisión de la factura o documento equivalente por parte del proveedor, siempre que concurran ambas circunstancias. Por su parte, el artículo 95 de la misma resolución, en consonancia con el parágrafo del artículo 70 del Decreto 1165 de 2019, únicamente contempla la posibilidad de modificar el Certificado al Proveedor cuando exista devolución o retorno de mercancías al proveedor, situación que debe ocurrir necesariamente antes de la exportación. 5. Es precisamente en este punto donde la regulación vigente evidencia una desconexión con la realidad comercial y logística de múltiples operaciones de comercio exterior. En sectores como el agroindustrial, es frecuente que las exportaciones se efectúen utilizando datos provisionales sobre peso, volumen, rendimiento o calidad de los productos, debido a que las condiciones definitivas de aceptación de la mercancía únicamente se conocen cuando esta arriba a su destino y es sometida a los controles de calidad efectuados por el comprador en el exterior. 6. Bajo esta dinámica comercial, las Sociedades de Comercialización Internacional no tienen la posibilidad material ni jurídica de determinar con certeza, al momento de la expedición del Certificado al Proveedor, qué proporción de la mercancía será finalmente aceptada o rechazada por el comprador extranjero. Sin embargo, una vez se produce dicho rechazo, la normatividad actual tampoco permite efectuar la devolución de los bienes al proveedor nacional, toda vez que la exportación ya se ha perfeccionado, circunstancia que impide acudir al mecanismo de modificación del Certificado al Proveedor previsto en la regulación vigente.		

Información Pública Reservada

			7. Como consecuencia de lo anterior, la estructura normativa actual traslada a las Sociedades de Comercialización Internacional cargas y contingencias que escapan completamente de su control operativo y comercial, obligándolas a asumir riesgos derivados de situaciones que solamente pueden conocerse con posterioridad a la exportación. En otras palabras, la regulación termina sancionando circunstancias inherentes a la dinámica propia del comercio internacional y desconociendo las particularidades de sectores económicos en los que la determinación definitiva de las cantidades, calidades o rendimientos exportados solo puede establecerse una vez la mercancía ha llegado a su destino final. Por lo anterior, se estima conveniente que el artículo 94 de la Resolución 046 de 2019 sea revisado y ajustado, incorporando mecanismos que permitan reflejar la realidad de las operaciones de exportación con datos provisionales y habilitando procedimientos de corrección o ajuste del Certificado al Proveedor cuando, con posterioridad a la exportación, se presenten rechazos debidamente acreditados por parte del comprador extranjero. De esta manera se garantizaría una regulación más acorde con la realidad económica de los sectores productivos, se fortalecería la seguridad jurídica de los operadores de comercio exterior y se evitaría la imposición de cargas desproporcionadas a quienes actúan de buena fe dentro de la cadena exportadora. Es entonces importante conocer una realidad: La modificación propuesta, está orientada a a zanjar esta diferencia y a evitar		

Información Pública Reservada

			interpretaciones doctrinales que desconozcan la naturaleza de las exportaciones con embarque único y datos provisionales, según las cuales el Certificado al Proveedor (CP) debe existir necesariamente con anterioridad a la presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE), incluso en operaciones de exportación definitiva bajo la modalidad de embarque único con datos provisionales. Y conforme a su tenor literal, el artículo 94, no condiciona la expedición del certificado a la presentación de la SAE, pues este es un documento soporte de la declaración de exportación, y no de la SAE. Esta precisión resulta particularmente relevante en operaciones de exportación con embarque único y datos provisionales, en las cuales la propia normativa aduanera reconoce que al momento del embarque pueden no existir elementos definitivos de la operación, tales como cantidades, peso, valor FOB entre otros datos propios de la operación. Es por ello, que en este tipo de operaciones, la normativa permite incorporar con posterioridad la información definitiva mediante la correspondiente Declaración de Exportación. No obstante, lo anterior, y ante la ausencia de una precisión expresa ha dado lugar a interpretaciones doctrinales según las cuales el Certificado al Proveedor debe existir previamente a la SAE, aun cuando no se hayan cumplido las condiciones previstas en el artículo 94 para su expedición. **Las comercializadoras internacionales en muchas oportunidades no conocen la proporción de sus bienes que serán sujeto de rechazo y para ese momento no las pueden retornar al proveedor, pues legalmente esta prohibido. Con tal actuar, una errada composición de la**		

Información Pública Reservada

			norma esta llevando a que usuarios del comercio exterior asuman cargas que no les corresponde. ACTUAL ARTÍCULO 94. TÉRMINO PARA LA EXP AL PROVEEDOR. El certificado al prove sociedad de comercialización internaciona la mercancía y se expida por parte del pro equivalente en los términos establecido siempre que se cumplan en su co independiente de cuál de los dos eventos Área de Aduanas y Comercio Exterior Forvis Mazars		
58	21 de septiembre de 2026	Angélica Peña Preciado apena@andi.com.co Cámara de Usuarios de Zona Franca Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI	**ANDI - Más País** **CÁMARA DE USUARIOS DE ZONAS FRANCAS** **02-3261** **Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2026** Doctora **Andrea Caicedo Langthon** Directora	Aceptado parcialmente	En relación con el **comentario al artículo 2 del proyecto**, relativo a declaraciones anticipadas para la mercancía consignada y destinada a zona franca, se comparte el argumento de que las mercancías que ingresan a una zona franca desde el exterior no pueden ser consideradas una importación al territorio aduanero nacional (TAN), en virtud al régimen franco colombiano, consagrado en la Ley 1004 de 2005 y desarrollado en el Decreto 1165 de 2019, según el cual las mercancías destinadas a una zona franca son sometidas a un régimen especial que difiere la causación de tributos aduaneros hasta el momento en que dicha mercancía

Información Pública Reservada

			Dirección de Gestión de Aduanas DIAN Estimada doctora Caicedo: En nombre de la Cámara de Usuarios de Zonas Francas de la ANDI, me permito presentar los comentarios del sector al proyecto “Por el cual se modifica la Resolución 046 de 2019” (en adelante “Proyecto de Reglamentación”). **I. Comentarios al Proyecto de Reglamentación.** **A. Artículo 2, declaraciones anticipadas para la mercancía consignada y destinada a zona franca.** **1. Comentarios.** El régimen franco colombiano, consagrado en la Ley 1004 de 2005 y desarrollado en el Decreto 1165 de 2019, se estructura sobre el principio de extraterritorialidad aduanera, en virtud del cual las mercancías que ingresan a una zona franca desde el exterior no se consideran una importación al territorio aduanero nacional (TAN), sino que se someten a un régimen especial que difiere la causación de tributos aduaneros hasta el momento en que dicha mercancía efectivamente se nacionaliza con destino al resto del territorio nacional. La redacción propuesta en el inciso tercero del Artículo 2 del Proyecto, al exigir declaración anticipada de importación para las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 “consignada y destinada a zona franca", desconoce este principio estructural del régimen, en la medida en que: **a.** Equipara el ingreso a zona franca con una importación ordinaria al TAN, cuando		efectivamente se nacionaliza con destino al resto del territorio nacional. En ese sentido, se desiste del artículo mediante el cual se exige declaración anticipada para las mercancías clasificables en las partidas 88.06 y 88.07 destinadas a zona franca, en tanto ese mecanismo (pensado para evitar la elusión de la medida consistente en presentar declaraciones anticipadas para esas mercancías con el objetivo de mejorar el perfilamiento de estas), resulta contrario a los principios del régimen franco. Sobre **el comentario al artículo 3 del proyecto, relativo a restricciones al ingreso por puertos y aeropuertos de ciertas subpartidas arancelarias, y la solicitud de publicación de la justificación técnica específica (estadística de incautaciones, trazabilidad de operaciones irregulares u otro soporte) que sustente la exclusión puntual de los puertos de Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta,** en primer lugar es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables.

Información Pública Reservada

			jurídicamente son figuras distintas: el ingreso a zona franca es una introducción bajo régimen franco, no una importación. **b.** Obligaría a nacionalizar mercancía que, en muchos casos, no tiene como destino final el territorio aduanero nacional, sino que puede ser objeto de procesamiento industrial, almacenamiento, reexportación o reenvío a un tercer país desde la zona franca, supuestos expresamente contemplados y protegidos por el régimen franco. **c.** Genera una carga administrativa y financiera desproporcionada (trámite de declaración anticipada, pago de tributos aduaneros diferidos anticipadamente) para operaciones que, por su naturaleza jurídica, no deberían estar sujetas a dicho trámite en la etapa de ingreso. Es pertinente señalar que el propio considerando del proyecto reconoce que la motivación de esta medida es evitar que la restricción de ingreso de mercancías de las partidas 88.06 y 88.07 sea eludida "consignando el documento de transporte a un usuario de zona franca". Si bien el objetivo de control es legítimo y se comparte plenamente, el mecanismo escogido, exigir declaración anticipada de importación, no resulta el instrumento jurídicamente idóneo, pues desnaturaliza el régimen franco para atender una finalidad de control que puede lograrse por otras vías, sin comprometer los principios que rigen dicho régimen. **2. Propuesta.** Se solicita respetuosamente a la DIAN suprimir el inciso tercero adicionado al numeral 2.7 del artículo 124 en los términos propuestos, y en su lugar, de considerarse necesario mantener un control reforzado sobre este tipo de		Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la

Información Pública Reservada

			mercancía, trasladar la exigencia de declaración anticipada (o el trámite de control que se estime pertinente) al momento de la solicitud de retiro de la mercancía desde zona franca con destino al territorio aduanero nacional, que es el momento en que jurídicamente se configura la importación y en el que el control aduanero resulta consistente con la naturaleza del régimen franco. **B. Artículo 3, restricciones al ingreso por puertos y aeropuertos de ciertas subpartidas arancelarias.** **1. Comentarios.** La modificación propuesta excluye a los puertos de las Direcciones Seccionales de Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta del listado de puertos habilitados para el ingreso de la maquinaria y sus partes clasificables en las subpartidas restringidas (8429, 8430, 8431, 8905), dejando como únicos puertos habilitados los de las jurisdicciones de Cartagena y Riohacha. El proyecto normativo no aporta una justificación diferenciada ni evidencia específica que sustente por qué la restricción debe excluir puntualmente a estos tres puertos, en particular Barranquilla, más allá de la motivación general referida a la lucha contra la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. Esta ausencia de motivación específica resulta relevante frente al principio de proporcionalidad y razón suficiente que debe acompañar todo acto administrativo que restrinja el ejercicio de una actividad económica. lícita, más aún cuando dicha restricción tiene la potencialidad de afectar de forma directa modelos de negocio legítimos que operan bajo estos puertos.		Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que

Información Pública Reservada

			Adicionalmente, la concentración del ingreso de este tipo de mercancía en un único puerto habilitado por la costa Caribe y la exclusión del puerto de Buenaventura, genera, desde una perspectiva operativa y de gestión de riesgo, consecuencias que resultan contrarias a los propios objetivos de control que persigue la medida: **a.** Mayor exposición al riesgo logístico: la mercancía que hoy podría ingresar directamente por Barranquilla o Santa Marta y destinarse a su usuario final tendría que ingresar por Cartagena y trasladarse posteriormente bajo el régimen de tránsito aduanero, lo cual implica un mayor tiempo de exposición de la carga en tránsito por vía terrestre. **b.** Mayor riesgo de pérdida, hurto o desvío: por el tipo de mercancía involucrada (maquinaria pesada de alto valor) y la distancia adicional de traslado terrestre, se incrementa objetivamente el riesgo de pérdida o de sustracción de la mercancía durante el tránsito, riesgo que precisamente el control aduanero busca mitigar. **c.** Ineficiencia frente al principio de facilitación del comercio exterior: la propia memoria justificativa del proyecto invoca como uno de sus fundamentos la facilitación de las operaciones de comercio exterior (Ley 1609 de 2013); sin embargo, la concentración portuaria propuesta introduce una carga logística y de tiempo adicional no justificada frente a ese mismo principio. **2. Propuesta.** Se solicita respetuosamente a la DIAN: **a.** Aportar y hacer pública la justificación técnica específica (estadística de incautaciones, trazabilidad de operaciones		se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. Por otro lado, la propuesta consistente en mantener los ingresos por las Direcciones Seccionales de Barranquilla y Buenaventura no se considera adecuada para los fines indicados, dado que el hecho de seguir permitiendo los ingresos por esas jurisdicciones no implica que las mercancías vayan a ser nacionalizadas en esas jurisdicciones y que por ende vaya a desaparecer el riesgo logístico que se presenta en los tránsitos. Sobre el **comentario al artículo 9 del proyecto, relativo al porcentaje de rescate de legalización**, conforme al cual se echa de menos un criterio de graduación del porcentaje de rescate en función de la naturaleza de la causal de aprehensión que origina la legalización, se precisa que es la misma norma la que ha determinado la posibilidad de la legalización en el artículo 29 de la Ley 2586 de 2026, lo que faltaba era el determinar el porcentaje para su rescate dado que esa situación lo que genera es una aprehensión o la imposición de la sanción por no poner a disposición la mercancía. Finalmente, sobre las otras propuestas para mejorar la Resolución 46 de 2019, y con ello el procedimiento aduanero, se informa que dichas propuestas no pueden ser incluidas en esta resolución, en tanto corresponden a artículos que implican modificaciones en la operación aduanera que no han sido puestos en conocimiento de otros usuarios aduaneros, y en general de la ciudadanía, quienes pueden tener objeciones o propuestas alternativas. Sin embargo, se informa que se está estudiando las propuestas para un nuevo proyecto de resolución. No obstante, es de resaltar que en algunos casos es necesario llevar a cabo mesas de trabajo o reuniones que faciliten la comprensión de las dificultades señaladas y de las propuestas presentadas.

Información Pública Reservada

			irregulares u otro soporte) que sustente la exclusión puntual de los puertos de Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta, de forma que la medida cumpla con el estándar de motivación exigido para actos administrativos de esta naturaleza; o, en su defecto, **b.** Mantener habilitados los demás puertos y aeropuertos para el ingreso de esta maquinaria, dado que no se evidencia un vínculo específico entre los puertos y aeropuertos excluidos y la problemática de minería ilegal que motiva la medida. **C. Artículo 9, porcentaje de rescate de legalización.** **1. Comentarios.** Si bien esta disposición no está dirigida expresamente a los usuarios de zona franca, su alcance, aplicable a los "declarantes" que deban legalizar mercancía, sí puede materializarse en la operación de una zona franca en, al menos, dos escenarios: **a.** Durante el ingreso de mercancías desde el exterior a la zona franca, cuando la autoridad aduanera, en ejercicio del control simultáneo, advierta una causal de aprehensión (por ejemplo, inconsistencias entre el formulario de movimiento de mercancías y sus soportes, o entre la declaración y la mercancía físicamente verificada). **b.** Durante el retiro de mercancía desde zona franca al territorio aduanero nacional, momento en el cual sí se configura una importación propiamente dicha y en el que puede surgir la necesidad de legalización bajo los mismos supuestos. El artículo propuesto fija dos porcentajes de rescate, veinte por ciento (20%) cuando		

Información Pública Reservada

			la legalización se presenta con ocasión de la intervención de la autoridad en control simultáneo, y cincuenta por ciento (50%) cuando se presenta en el marco del proceso sancionatorio del parágrafo 5 del artículo 29 de la Ley 2586 de 2026 por no poderse aprehender la mercancía, sin contemplar un tratamiento diferenciado para las inconsistencias de naturaleza formal, subsanable o involuntaria, frente a aquellas que denotan un propósito real de evasión o incumplimiento sustancial. Esta indiferenciación resulta especialmente sensible en el entorno operativo de una zona franca, donde: • El volumen de formularios e ítems por formulario es considerablemente alto, lo que estadísticamente incrementa la probabilidad de que se presenten inconsistencias menores, de digitación, de unidades de medida, de referencia documental, que en su esencia no constituyen un intento de defraudación al fisco ni un incumplimiento sustancial del régimen franco. • Aplicar de manera automática un rescate del 20% (o del 50%, según el supuesto) a este tipo de inconsistencias formales impone una carga económica desproporcionada al usuario industrial o comercial de la zona franca, que puede terminar disuadiendo la corrección voluntaria y oportuna de errores, en contravía del principio de buena fe que debe regir las actuaciones administrativas (artículo 83 de la Constitución Política) y del principio de facilitación del comercio exterior que la propia Ley 1609 de 2013 invoca como fundamento de este proyecto normativo. • No se advierte en el proyecto ni en su memoria justificativa un criterio de graduación que permita distinguir la		

Información Pública Reservada

			naturaleza y gravedad de la causal de aprehensión que origina la legalización, lo cual resulta relevante a la luz del principio de proporcionalidad que debe orientar la potestad sancionatoria y cuasi-sancionatoria de la administración. **2. Propuesta.** Se solicita respetuosamente a la DIAN valorar la inclusión de un criterio de graduación del porcentaje de rescate en función de la naturaleza de la causal de aprehensión que origina la legalización, diferenciando: • Inconsistencias de carácter formal, subsanables y sin incidencia en la base gravable, el régimen aplicable o el cumplimiento de restricciones legales o administrativas, para las cuales podría preverse un porcentaje de rescate reducido o un mecanismo de corrección sin rescate, similar al tratamiento que otras disposiciones del Estatuto Aduanero dan a los errores formales subsanables; frente a • Causales de aprehensión que denoten un incumplimiento sustancial, subdeclaración de valor, incumplimiento de restricciones o indicios de defraudación, donde sí resulta razonable mantener el porcentaje de rescate propuesto (20% o 50%, según corresponda). Lo anterior, en aras de que la medida cumpla su finalidad de control sin desincentivar la corrección voluntaria de errores operativos propios de la alta rotación documental que caracteriza a las zonas francas, y sin imponer una carga económica desproporcionada frente a infracciones de baja lesividad para el interés fiscal y de control que la norma busca proteger.		

Información Pública Reservada

			II. Otras propuestas de mejora de la Resolución 46 **A. Artículo 523 de la Resolución 046, exportaciones desde zona franca hacia el resto del mundo que requieran cruce de frontera.** **1. Comentarios.** La norma vigente establece que para las exportaciones desde la Zona Franca hacia el resto del mundo que requieran cruce de frontera, es necesario presentar, además de la SAE y el FMM, la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI / CPIC / DSI). La acumulación de documentos en la aduana de salida genera una duplicación de controles administrativos, lo que provoca retrasos en el puerto o zona franca antes de comenzar el proceso de despacho. Nos permitimos proponer la implementación del principio de "operación mediante aduanas diferentes" (transferencia respaldada por SAE + FMM + Hoja de Traslado / Precinto o Dispositivo de Trazabilidad de Carga) hasta la salida al punto fronterizo, donde se formaliza o verifica el cruce, sin requerir un trámite previo completo para un tránsito internacional desde la Zona Franca de origen, dado que ya se ha garantizado tecnológicamente la seguridad de la carga. A continuación, presentamos detalles de la sustentación de la propuesta: **a. Eliminación de la Duplicidad Documental (No exigencia de DTAI):** El DTAI está concebido reglamentariamente para suspender		

Información Pública Reservada

			tributos en operaciones de tránsito internacional entre aduanas. Dado que la mercancía sale de Zona Franca amparada en una SAE (**operación de exportación**) y un FMM, exigir DTAI impone una doble declaración aduanera sobre la misma carga sin agregar valor al control fiscal. **b. Garantía Operativa vía "Aduana Diferente" (Art. 386 Resolución 46 de 2019):** El régimen aduanero nacional ya reconoce la figura de la exportación con salida por aduana diferente. Aplicar esta misma figura a las zonas francas permite que la carga viaje por el Territorio Aduanero Nacional (TAN) en estado de exportación en tránsito, amparada por la **Planilla de Traslado y la SAE**. **c. Incentivo a la Agilidad y Fluidez en Frontera (Caso Venezuela):** Suprimir la elaboración, firma, autorización y transmisión del DTAI elimina pasos administrativos y costos de intermediación aduanera en origen. Esto reduce significativamente los tiempos de despacho en la Zona Franca y agiliza el trámite de inspección/cruce en los pasos fronterizos terrestres (como Cúcuta o Maicao). **d. Soportes Tecnológicos de Seguridad Exigibles:** La seguridad fiscal y la prevención de sustitución de mercancías quedan plenamente cubiertas mediante la **obligatoriedad del precinto / Dispositivo de trazabilidad de carga** y el registro fotográfico previsto en el Parágrafo 3 del mismo artículo, sustituyendo la función de control que teóricamente cumplía el DTAI.		

Información Pública Reservada

			2. Propuesta. *"ARTÍCULO 523. REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES DESDE ZONA FRANCA CON DESTINO AL RESTO DEL MUNDO.* *...* *PARÁGRAFO 1o. (Modificado): Cuando la salida de mercancías desde una zona franca con destino al resto del mundo implique paso de frontera terrestre por una aduana diferente a la de jurisdicción de la zona franca, el traslado de la carga hasta el lugar de salida o paso fronterizo se amparará exclusivamente con la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE), el Formulario de Movimiento de Mercancías (FMM) y la Planilla de Traslado generada a través de los Servicios Informáticos Electrónicos. Para garantizar el control aduanero y la seguridad de la carga durante el trayecto nacional hasta el punto de frontera, la unidad de carga o el medio de transporte deberá salir de la zona franca debidamente precintado o con el Dispositivo de Trazabilidad de Carga activado, según corresponda. La aduana de paso fronterizo verificará la integridad de los precintos o del dispositivo de trazabilidad y autorizará el embarque/salida efectiva al resto del* ***mundo de acuerdo con el procedimiento previsto para la exportación por aduana diferente."*** **B. Artículo 201, reporte de extemporaneidad en las planillas de recepción.** **1. Comentarios.** La planilla de recepción no reconoce automáticamente la extemporaneidad en		

Información Pública Reservada

			los ingresos, lo que obliga al usuario operador de zona franca a incluir una nota de extemporaneidad en la casilla de observaciones, de lo contrario se interpreta como si no se hubiese reportado. La forma como actualmente opera la planilla de recepción genera incertidumbre y posibles riesgos para el usuario operador. ***2. Propuesta.*** ***Parágrafo al Artículo 201:*** *"El sistema informático aduanero contemplará el cálculo de extemporaneidades, a partir de los datos ingresados."* ***C. Artículo 523, precintado obligatorio en salidas desde zona franca.*** ***1. Comentarios.*** Según el Art. 523, tras la inspección "la mercancía deberá ser precintada en las instalaciones de la zona franca para su salida". La puesta obligatoria de precintos aduaneros en cada envío genera costos y retrasos (p. ej. para carga de gran volumen o con sistemas de seguridad alternativos), obliga a trámites adicionales. En la práctica, muchas zonas cuentan con sistemas propios de seguimiento (cámaras, dispositivos electrónicos). La norma no contempla excepciones ni un criterio de aplicación a partir del sistema de gestión del riesgo, lo que puede entorpecer la exportación en algunos casos como en la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes. Permitir métodos alternativos (dispositivos electrónicos de trazabilidad o sellos del operador) agiliza el proceso sin reducir la		

Información Pública Reservada

			seguridad. Así se flexibiliza la operación manteniendo el control. **2. Propuesta.** Ajustar la redacción del inciso del Artículo 523, así: *"La mercancía podrá ser inspeccionada en zona franca y, a juicio de la autoridad aduanera basado en el sistema de gestión del riesgo, podrá ser precintada en ese recinto antes de su salida al lugar de embarque. Se aceptarán dispositivos electrónicos de seguridad u otros mecanismos autorizados por la DIAN que garanticen la inviolabilidad de la carga, en reemplazo del precinto aduanero tradicional.* *Estarán exceptuadas las operaciones de exportación bajo la modalidad de tráfico postal o envíos urgentes"* **D. Artículo 528, tránsito aduanero hacia zonas francas.** **1. Comentarios.** Al salir mercancías de una zona franca permanente a una zona franca transitoria en distinta jurisdicción, se exige diligenciar el FMM y "tramitar una declaración de tránsito aduanero o de cabotaje" en la aduana de origen. Esto significa la duplicación de trámites y demoras en la operación, a pesar de que la mercancía permanece dentro del régimen franco. Para ferias y exposiciones esto puede desalentar la movilidad de inventario entre recintos. Es necesario simplificar el trámite con el objetivo de brindar un adecuado balance entre facilitación y control.		

Información Pública Reservada

			2. Propuesta. Modificar el Artículo 528 así: "*Para la salida de bienes desde una zona franca permanente hacia una transitoria en otra jurisdicción, el usuario operador deberá transmitir electrónicamente la información de la operación por medio del formulario de movimiento de mercancías a la aduana de partida. Esta operación no requerirá de declaración de tránsito aduanero ni cabotaje*". **E. Artículo 549, operaciones entre usuarios de zona franca ubicados en diferente jurisdicción.** **1. Comentarios.** Las operaciones entre usuarios de zona franca ubicados en diferente jurisdicción, implican el cumplimiento de requisitos de tránsito aduanero. Esta exigencia contradice la naturaleza de la operación que se mantiene en el régimen franco. Es necesario simplificar el trámite con el objetivo de brindar un adecuado balance entre facilitación y control. **2. Propuesta.** Modificar el Artículo 549, así: "*Si se requiere tramitar la salida de mercancías de una zona franca a otra zona franca ubicada en diferente jurisdicción aduanera, con ocasión de la celebración de los negocios jurídicos entre usuarios de zonas francas de que trata el artículo 492 del Decreto 1165, el usuario operador deberá transmitir electrónicamente la información de la*		

Información Pública Reservada

			operación por medio del formulario de movimiento de mercancías a la aduana de partida. Esta operación no requerirá de declaración de tránsito aduanero ni cabotaje". **F. Nuevo artículo, reporte de operaciones en zonas francas costa afuera.** **1. Comentarios.** Aun cuando los cortes y lodos de perforación no constituyan mercancía sujeta a control aduanero, el usuario operador conserva un deber general de control sobre el área declarada. Hoy no existe un mecanismo específico para dejar trazabilidad de estos volúmenes y de su destino final, lo que puede generar dudas de la autoridad aduanera ante una fiscalización. Un mecanismo de reporte simple, distinto de una declaración aduanera, permite conciliar el control que corresponde al usuario operador con la naturaleza no mercantil del material, evitando imponerle un trámite de importación, exportación o residuos que no aplica. **2. Propuesta.** "El usuario industrial de las zonas francas costa afuera, informará trimestralmente a la DIAN los volúmenes de material extraído del subsuelo o lecho marino dispuestos o vertidos, remitiéndose como soporte a la licencia ambiental y/o a la autorización de la Agencia Nacional de Hidrocarburos bajo la cual se realizó la disposición, sin que se requiera la presentación de una declaración aduanera de importación, exportación o residuos sobre dicho material."		

Información Pública Reservada

			Agradecemos su atención y reiteramos nuestro compromiso con el diálogo y el impulso de las zonas francas como un instrumento de competitividad y de reindustrialización de la economía colombiana. **Cordial saludo,** *Firma* **Angélica Peña Preciado** Directora Ejecutiva		
59	21 de septiembre de 2026	Subdirección Técnica Aduanera subdir_tecnica_aduanera@dian.gov.c	**100210165-0520** **CORREO ELECTRONICO** **Doctora** **Andrea Caicedo Langthon** **Directora de Gestión de Aduanas** **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales UAE DIAN** dir_aduanas@dian.gov.co **Referencia:** Comentarios al proyecto publicado que modifica la resolución 46 de 2019. Cordial saludo, En el presente oficio se remiten los cinco (5) comentarios de la Subdirección Técnica Aduanera respecto al proyecto por el cual se modifica la resolución 46 de 2019, de igual forma se adjunta el proyecto de resolución en PDF con los respectivos comentarios, para su fácil ubicación. **Artículo 10. Modificar los parágrafos 1 y 3 del artículo 306 de la Resolución 46 de 2019. Modifíquense los parágrafos 1 y 3 del artículo 306 de la Resolución 46 de 2019, los cuales quedarán así:** **Comentario 1**	Aceptado parcialmente	**Frente al Comentario 1**: No se acepta la eliminación, ya que aunque es cierto que lo indicado en el cuarto inciso del artículo 306 está también previsto en el parágrafo 1, eliminar el inciso implicaría una modificación integra del artículo en tanto este tiene ocho incisos. **Frente al Comentario 2**: Se acoge la observación pues no se pretende limitar el alcance de las reuniones técnicas. **Frente al Comentario 3**: Se acoge la eliminación del inciso señalado por cuanto está repetido y porque ya se está modificando el artículo completo, de manera que la eliminación facilitará la comprensión de la norma. Además, se acepta la redacción propuesta para el último párrafo, ya que incluye el término de suspensión para el oficio de elección de mercancía. **Frente al Comentario 4**: Se acepta dejar este parágrafo en el artículo 316 que trata solo de unidades funcionales, toda vez que el artículo 314 se refiere específicamente a la solicitud de resoluciones de clasificación arancelaria ordinaria y este caso debe ser tenido en cuenta tanto para resoluciones anticipadas y ordinarias, por esta razón debe incorporarse en el artículo 316 que contempla unidades funcionales y los dos tipos de resoluciones. **Frente al Comentario 5**: Se acoge el cambio propuesto dado que el nuevo texto ofrece más claridad para los usuarios y funcionarios sobre las

Información Pública Reservada

			Frente al cuarto inciso se propone eliminarlo: “Conforme a lo dispuesto en el inciso anterior, el término para la decidir la solicitud de resolución anticipada de clasificación arancelaria se suspenderá desde la fecha de comunicación del oficio de elección y se reanudará a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el interesado radique su respuesta o, en caso de no presentarse respuesta, a partir del vencimiento del plazo otorgado para efectuar dicha elección.” **Justificación:** Teniendo en cuenta que, el inciso final del parágrafo se dispone exactamente lo mismo así: “Lo previsto en este parágrafo suspende el término para la expedición de la Resolución Anticipada señalado en el artículo 300 del Decreto 1165 de 2019. Este plazo se suspenderá desde la fecha de comunicación del oficio de elección de mercancía y se reanudará a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el interesado radique su respuesta o, en caso de no presentarse respuesta, a partir del vencimiento del plazo otorgado para efectuar dicha elección.»” **<u>Comentario 2.</u>** Frente al Parágrafo 3 del mismo artículo (Reuniones técnicas con el interesado): • **Observación**: Como está redactado, el aparte que hacen referencia a *"referente a la funcionalidad de la mercancía o los componentes de una unidad funcional*” restringen de forma implícita la figura de las reuniones técnicas a los trámites de Clasificación Arancelaria.		características que deben tener los productos que se pueden agrupar en una declaración juramentada de origen.

Información Pública Reservada

			Teniendo en cuenta que la Coordinación del Servicio de Origen y valoración también requiere de estas reuniones técnicas para aclarar o ampliar la información de los procesos productivos, insumos, criterios de origen y demás, se solicita eliminar esta expresión que restringe el artículo para que sea útil para los tres temas: Propuesta de redacción para el Parágrafo 3, señalando lo que se debe eliminar: «Parágrafo 3. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN podrá realizar reuniones técnicas con la participación del interesado, quien podrá asistir en compañía de un técnico especializado en la materia. Estas reuniones tendrán como objetivo aclarar, precisar, contextualizar, explicar o ampliar las características técnicas de la información allegada con la solicitud de resolución o con ocasión de la respuesta al requerimiento de información. ~~referente a la funcionalidad de la mercancía o los componentes de una unidad funcional~~ De la reunión se levantará un acta que hará parte de los antecedentes de la solicitud. La realización de estas reuniones no interrumpe, ni suspende los términos de que trata este artículo. Con ocasión de estas reuniones técnicas no se podrán incorporar nuevas máquinas, aparatos o componentes a una unidad funcional que no se hayan incluido en la solicitud inicial o en la respuesta al requerimiento de información.» **Comentario 3** **Artículo 11. Modificar el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019. Modifíquese**		

Información Pública Reservada

			el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019, el cual quedará así: Se propone Eliminar el párrafo: “Lo previsto en este artículo suspende el término establecido para la expedición de la Resolución de clasificación arancelaria ordinaria señalado en el artículo 305 del Decreto 1165 de 2019. Este término se suspenderá desde la fecha de comunicación del oficio de selección de mercancía y se reanudará a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el interesado radique su respuesta o, en caso de no presentarse respuesta, a partir del vencimiento del plazo otorgado para efectuar dicha selección.” **Justificación**: Teniendo en cuenta que dos párrafos más adelante disponen lo mismo: Se propone la siguiente redacción incluyendo la norma que señala el término (establecido en el artículo 305 del Decreto 1165 de 2019) toda vez que se sugiere eliminar el párrafo donde se citaba y tendría congruencia con los demás artículos.: “Cuando se requiera la elección de mercancía, el término para decidir la solicitud establecido en el artículo 305 del Decreto 1165 de 2019. se interrumpirá desde la fecha de comunicación del oficio y se reanudará a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el interesado radique su respuesta o, en caso de no presentarse respuesta, a partir del vencimiento del plazo otorgado para efectuar dicha elección. **Comentario 4**		

Información Pública Reservada

			Este se refiere al parágrafo 6 del artículo 11 que modifica el artículo 314 de la Resolución 46 de 2019. • **Observación:** Se sugiere dejar este parágrafo en el artículo 316 que trata solo de unidades funcionales, toda vez que el artículo 314 se refiere específicamente a la solicitud de resoluciones de clasificación arancelaria ordinaria y este caso debe ser tenido en cuenta tanto para resoluciones anticipadas y ordinarias, por esta razón debe incorporarse en el artículo 316 que contempla unidades funcionales y las dos resoluciones. Se propone modificar este texto, se deja tachado lo que se debe eliminar y en azul lo que debemos incorporar: "**Parágrafo**. Para efectos de lo previsto en el artículo 307 del Decreto 1165 de 2019 cuando se trate de unidades funcionales idénticas, en cuanto a su función, características técnicas, composición y uso y siempre que sean importadas por el mismo importador, la resolución de clasificación arancelaria de la unidad funcional expedida ~~servirá~~ se podrá presentar como ~~de~~ documento soporte ~~para~~ las declaraciones de importación que amparen ~~de las mercancías comprendidas en las declaraciones de importación correspondiente y ampararen a las demás~~ unidades funcionales que cumplan dichas condiciones. Para este efecto, la resolución de clasificación arancelaria deberá encontrarse vigente al momento de la presentación y aceptación de la declaración de importación de conformidad con lo previsto en el artículo 177 del Decreto 1165 de 2019.»"		

Información Pública Reservada

			Comentario 5 **Artículo 13. Adicionar el parágrafo 4 al artículo 321 de la Resolución 46 de 2019. Adiciónese el parágrafo 4 del artículo 321 de la Resolución 46 de 2019**, así: • **Observación:** Se requiere un cambio en el literal c) para dar claridad frente a la condición de agrupación por clasificación arancelaria, toda vez que hay materias primas que por su descripción parecieran ser las mismas, pero la descripción es insuficiente porque por sus componentes puede cambiar su clasificación y si cambia la clasificación no podrían agruparse en una sola declaración juramentada de origen «Parágrafo 4. En una declaración juramentada de origen se pueden agrupar varios productos, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones: a) Tener un nombre técnico de producto similar. b) Tener características físicas, químicas y de uso similar. c) Los productos agrupados en una misma declaración juramentada de origen deberán estar elaborados con los mismos materiales, y cada material deberá tener la misma clasificación arancelaria en todos los productos. (utilizar esta expresión en lugar de: ~~El conjunto total de las propiedades, ingredientes o componentes que lo constituyen, debe ser similar~~) d) El proceso productivo debe ser similar. e) Deben estar clasificados en una misma subpartida arancelaria. (Este literal debería ser el literal b) por su importancia) f) Deben utilizarse para los mismos fines. g) Deben cumplir las mismas reglas de origen, establecidas en los Acuerdos Comerciales. En este sentido es		

Información Pública Reservada

			responsabilidad del productor y/o exportador que el agrupamiento de mercancías en una declaración juramentada de origen corresponda con los criterios señalados anteriormente. Si no cumple dichos criterios, la declaración juramentada de origen que los relaciona, carece de validez.» Agradecemos su colaboración, cualquier inquietud quedamos atentos para ser resuelta. Atentamente, Subdirección Técnica Aduanera subdir_tecnica_aduanera@dian.gov.co Dirección de Gestión de Aduanas Diagonal 92 Nº 17 A – 42 / Piso 9 Nivel Central www.dian.gov.co		
60	21 de septiembre de 2026	Sally Mildred Bahamón Espinosa sally_mildred@yahoo.com	ASUNTO: DERECHO DE PETICIÓN DE INTERÉS GENERAL – Proyecto de resolución (sin número) publicado el 11 de septiembre de 2026, que modifica la Resolución 46 de 2019, en lo relativo a la restricción de ingreso de maquinaria amarilla En ejercicio del derecho fundamental de petición (art. 23 de la Constitución Política y Ley 1755 de 2015), y en calidad de importador con operaciones de comercio exterior en curso, presento petición de interés general, con fundamento en las siguientes observaciones al proyecto y a su memoria justificativa: El artículo 3 limita el ingreso de maquinaria a los puertos de Cartagena y Riohacha, excluyendo Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta, y extiende la restricción a nuevas subpartidas (8429.40, 8430.31,	Aceptado parcialmente	En respuesta a la comunicación, de manera previa es necesario precisar que para la expedición de un acto administrativo de carácter general la Entidad debe dar cumplimiento a lo previsto la Resolución 91 de 2021 "*Por la cual se adopta el Modelo de Gestión Jurídica para la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)*". Por ello se deben surtir varias etapas que en términos generales son: i) elaboración del proyecto de acto administrativo, ii) remisión a la Dirección de Gestión Jurídica para autorización de publicación, iii) recepción de comentarios de la ciudadanía, iv) revisión y análisis de las observaciones, v) realización de ajustes al proyecto de acto administrativo, vi) aprobación por parte de la Dirección de Gestión Jurídica, vii) remisión para aprobación y firma por parte de la Dirección General. Es importante tener en cuenta que cada una de las áreas mencionadas puede tener objeciones o sugerencias, lo cual da lugar a que la dependencia de origen realice los respectivos ajustes.

Información Pública Reservada

			8430.39, 8430.41, 8430.49, 8430.50 y 8430.61), varias de ellas maquinaria que la propia memoria reconoce como de uso general en obras de infraestructura. La memoria declara No aplica en estudios técnicos (numeral 7) y no aporta datos (incautaciones, subpartidas, puertos de ingreso, volúmenes) que demuestren que la restricción vigente es insuficiente ni que el puerto de ingreso incida en el uso ilícito de la maquinaria. La sentencia T-622 de 2016 ordena un plan para el río Atrato, pero no acredita ese nexo. Sin él, no se demuestra la idoneidad, necesidad y proporcionalidad de una medida que el parágrafo del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019 condiciona a razones de seguridad nacional o de control. La memoria es contradictoria: afirma que el proyecto no impone nuevas cargas y solo ajusta procedimientos de clasificación, valoración y origen (numerales 3.3, 4 y 6), pero el artículo 3 obliga a redirigir importaciones, con costos y tiempos adicionales. Además, el numeral 3.4 dice que ninguna jurisprudencia origina la propuesta, mientras los considerandos invocan la sentencia T-622 de 2016 y una sentencia del Consejo de Estado. El artículo 21 fija la vigencia a los quince días de la publicación y el proyecto no prevé régimen de transición, aunque el tránsito marítimo suele superar ese plazo. Las importaciones ya contratadas o embarcadas hacia puertos excluidos quedarían sin solución, con riesgo para la seguridad jurídica, la confianza legítima y las situaciones jurídicas consolidadas (arts. 58 y 83 de la Constitución). La memoria está fechada el 10 de septiembre de 2026, antes de la		Sobre **el estado actual del proyecto**, informamos que el mismo se encuentra en proceso de revisión o evaluación de los comentarios, observaciones y solicitudes presentados por la ciudadanía durante el periodo de publicación. Esta labor está siendo realizada por la Dirección de Gestión de Aduanas y sus subdirecciones de Operación Aduanera y de Técnica Aduanera. Sobre **el análisis técnico y jurídico citado en el numeral 7 de la memoria, y los datos que sustentan la medida y la evidencia del nexo entre puerto de ingreso y uso ilícito**, así como **sobre la exclusión de Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta, qué alternativas menos gravosas (trazabilidad, controles posteriores) se evaluaron y qué análisis de capacidad y de costos logísticos se hizo para Cartagena y Riohacha**, en primer lugar es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del

Información Pública Reservada

			publicación del proyecto, pero marca como existente el informe de observaciones y respuestas, y como no aplicable el concepto de abogacía de la competencia de la SIC, pese a que la medida concentra el ingreso en dos jurisdicciones. Por lo anterior, solicito: Informar el estado actual del proyecto, si fue modificado y qué dependencia lo tramita. Suministrar el análisis técnico y jurídico citado en el numeral 7 de la memoria, los datos que sustentan la medida y la evidencia del nexo entre puerto de ingreso y uso ilícito. Explicar por qué se excluyen Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta, qué alternativas menos gravosas (trazabilidad, controles posteriores) se evaluaron y qué análisis de capacidad y de costos logísticos se hizo para Cartagena y Riohacha. Corregir, antes de expedir la resolución, las contradicciones señaladas en el punto 3 y aportar el análisis de impacto económico de la medida. Informar el tratamiento de las importaciones iniciadas o en curso (contratadas, embarcadas, en tránsito, arribadas, en zona franca) y si se prevé régimen de transición, con su alcance y duración; si no, explicar las razones. Justificar el plazo de quince días. Aportar el informe de observaciones y respuestas, indicando cuándo se elaboró, y confirmar si las observaciones serán analizadas de forma individual y sustancial antes de expedir la resolución.		Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca).

Información Pública Reservada

			Explicar por qué no se consultó a la SIC (art. 7 de la Ley 1340 de 2009) y aportar el cuestionario de evaluación de incidencia sobre la libre competencia. Informar la fecha prevista de expedición y el plazo entre la publicación y la entrada en vigor. Si algún punto no es de competencia de la DIAN, solicito remitirlo a la autoridad competente y comunicármelo (art. 21 de la Ley 1755 de 2015). Solicito una respuesta de fondo, clara, precisa, congruente e individualizada frente a cada numeral, dentro de los términos del artículo 14 de la Ley 1755 de 2015 (diez días para información y documentos; quince para los demás asuntos). Una respuesta genérica, o que solo remita a normas sin explicar su aplicación, no satisface el derecho de petición. Por favor enviar la respuesta a: Sally Mildred Bahamón Espinosa C.C. No.52106898 de Bogotá. Dirección Carrera 26A # 1G - 29 Piso 1 Bogotá D.C. Correo electrónico: sally_mildred@yahoo.com		Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas no han sido suficientes para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país.

Información Pública Reservada

					Sobre las **contradicciones señaladas en el punto 3**, se informa que para evitar nuevas cargas para los usuarios aduaneros que hayan iniciado las gestiones para importar maquinaria y para ingresarlas por los puertos que se pretenden excluir, esta Dirección, de acuerdo con los comentarios de la ciudadanía, propondrá incluir un artículo para establecer un régimen de transición para esas mercancías (maquinaría amarilla y sus partes). Asimismo, sobre la contradicción entre el numeral 3.4 de la memoria justificativa que indica que ninguna jurisprudencia origina la propuesta, y los considerandos en los que se invocan la sentencia T-622 de 2016 y la sentencia del Consejo de Estado, Sección Cuarta, Expediente No. 11001-03-27-000-2022-00058-00 (27067) del 13 de marzo de 2025, se informa que se ajustará la memoria para indicar cómo dichas providencias originaron la necesidad de dar claridad sobre su aplicación en los procedimientos aduaneros. Sobre el **tratamiento de las importaciones iniciadas o en curso (contratadas, embarcadas, en tránsito, arribadas, en zona franca) y si se prevé un régimen de transición, con su alcance y duración**, se informa que en razón a los comentarios de la ciudadanía al proyecto de resolución, la Dirección de Gestión de Aduanas considera que es necesario incluir un artículo que establezca dicho régimen de transición, a efectos de garantizar la seguridad jurídica para los usuarios que llevaron a cabo negocios jurídicos con base en las disposiciones que tiene actualmente el artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 (las cuales se pretenden modificar con el proyecto). Así las cosas, esta Dirección considera que, con fundamento a ese régimen de transición, se debe permitir la entrada de las mercancías objeto de la restricción por los puertos excluidos si para el momento de la entrada en vigencia de la resolución estaban embarcados y destinados a esos puertos. No obstante, es importante destacar que, conforme al procedimiento normativo presentado anteriormente, esta medida debe ser verificada y aprobada tanto por la Dirección de Gestión Jurídica, como por la Dirección General.

Información Pública Reservada

					Sobre la **justificación del plazo de quince días**, este se enmarca dentro de lo permitido por el legislador en el parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013 "*Por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al Régimen de Aduanas*", y se justifica en la urgencia de adoptar las medidas propuestas en el proyecto de resolución para facilitar los procedimientos administrativos en materia aduanera y mejorar el control aduanero. Sobre la solicitud de **aportar el informe de observaciones y respuestas, indicando cuándo se elaboró,** no se accede a la misma, dado que el documento todavía está siendo elaborado, y una vez sea expedida la resolución, será publicado en la página web de la entidad para el conocimiento de toda la ciudadanía. Pero se precisa que **las observaciones serán analizadas de forma individual y sustancial antes de expedir la resolución**, cuyo resultado también es objeto de publicación conforme a lo establecido en la Resolución 91 de 2021. Sobre la **razón por la cual no se consultó a la SIC (art. 7 de la Ley 1340 de 2009) y la solicitud del cuestionario de evaluación de incidencia sobre la libre competencia**, se informa que, de acuerdo con el artículo 2.1.2.1.9. del Decreto 1081 de 2015, en concordancia con el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, aquellos proyectos normativos que puedan tener incidencia en la libre competencia en los mercados, como por ejemplo, aquellos que tengan por objeto o puedan tener como efecto limitar el número o variedad de competidores en uno o varios mercados relevantes, la capacidad de las empresas para competir o la libre elección o información disponible para los consumidores en un mercado relevante determinado, deben ser puestos en consideración de la Superintendencia de Industria y Comercio. Asimismo, se informa que en línea con el artículo 1° de la Resolución 44649 de 2010 de la Superintendencia de Industria y Comercio, para determinar si un proyecto de acto administrativo tiene incidencia sobre la libre competencia se debe diligenciar el cuestionario previsto en dicho artículo y de conformidad con el

Información Pública Reservada

					artículo 2 de la misma resolución, en caso de que las respuestas al cuestionario sean negativas, queda a potestad de la autoridad que expide el acto administrativo someter el proyecto a valoración por parte de la Superintendencia. Conforme a ello, debe señalarse que después de revisarse el cuestionario de la Superintendencia, en opinión de la DIAN, el proyecto de resolución no genera ninguna limitación a la libre competencia económica, ya que el proyecto no limita el número o variedad de competidores en un mercado, tampoco establece o promueve la creación de barreras a la información disponible para los consumidores; ni concede tratamientos especiales a determinados participes del mercado que puedan facilitar la creación de monopolios u oligopolios, o la cartelización de los oferentes de uno o varios mercados; ciertamente, una limitación de los lugares de ingreso de la maquinaría o de sus partes, no implica una limitación de los oferentes de dichos productos. Con base en ello, no se puso el proyecto en consideración de la Superintendencia. Sobre la **fecha prevista de expedición y el plazo entre la publicación y la entrada en vigencia**, se informa que de conformidad con el procedimiento establecido en la Resolución 91 de 2021, no existe un término máximo para entregar a la Dirección de Gestión Jurídica el proyecto ajustado conforme a los comentarios de la ciudadanía, ni para que la dependencia jurídica haga la revisión del proyecto de acto administrativo luego de la publicación, pues los términos dependen en gran medida de la cantidad de comentarios, de la cantidad de áreas involucradas y de las consultas que deben hacerse a las áreas operativas o en las que tiene impacto la nueva norma.
61	22 de septiembre de 2026	Adriana Vargas Saldarriaga avargas@andi.com.co Pedro Rivas Robledo privas@andi.com.co Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI	Respetado señor Director, Desde la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia — ANDI, reconocemos el esfuerzo de la DIAN por actualizar la Resolución 46 de 2019 y por resolver dificultades prácticas que los usuarios aduaneros han identificado en su aplicación. Valoramos en particular varias	Aceptado parcialmente	En respuesta al documento con observaciones al proyecto de resolución "*Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019*", publicado para comentarios entre el 11 y el 21 de septiembre de 2026, conforme a los lineamientos para expedición de actos administrativos de la DIAN previstos en el artículo 32 de la Resolución 46 de 2019, los cuales fueron presentados el 22 de septiembre, sea lo primero señalar que el plazo de publicación no solo pretende

Información Pública Reservada

			medidas del proyecto. Incluyendo que con una sola resolución de clasificación arancelaria se pueda amparar las unidades funcionales idénticas de un mismo importador. También valoramos la inclusión del gas natural licuado en la modalidad de entrega urgente y la habilitación del Aeropuerto El Dorado para el ingreso de partes de maquinaria. Compartimos, asimismo, el propósito de combatir la minería ilegal que motiva buena parte del proyecto. Con el ánimo de contribuir a una regulación técnica y jurídicamente viable, que cumpla sus objetivos de control, sin afectar innecesariamente operaciones legítimas de comercio exterior, la ANDI se permite formular los siguientes comentarios. 1. **Restricción de los lugares de ingreso de maquinaria (artículo 3 del proyecto – numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019)** El artículo 3 introduce dos cambios: • Para las ocho subpartidas que ya están restringidas, reduce las jurisdicciones portuarias habilitadas de cinco a dos. Hoy son Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta y Puerto Bolívar, en Riohacha. • Para las ocho subpartidas que se incorporan, que hoy pueden ingresar por cualquier lugar habilitado del país, pasarían directamente a dos jurisdicciones. La ANDI considera que la medida impone un costo significativo a operaciones legítimas sin que se acredite su idoneidad para el fin que persigue, por tres razones.		establecer un espacio para que los ciudadanos y grupos de interés intervengan en la expedición de actos administrativos, sino que garantiza un trato igualitario a todos los intervinientes. De esta forma, en aras de respetar dicho principio, se informa que a continuación se dará respuesta a aquellas observaciones Sobre **los comentarios 1, 2 y 3 al artículo 3 del proyecto, relativo a restricciones al ingreso de ciertas subpartidas arancelarias por puertos y aeropuertos de algunas jurisdicciones,** es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la

Información Pública Reservada

			Primero, el alcance de las nuevas subpartidas excede el fenómeno que se busca controlar. Comprenden compactadoras y rodillos, máquinas para hacer túneles, equipos de sondeo y perforación y otros equipos de movimiento de tierra. Los equipos de sondeo y perforación se emplean en exploración de hidrocarburos, pozos de agua, estudios geotécnicos y cimentaciones. El propio proyecto reconoce que las compactadoras son maquinaria de uso general en obras de infraestructura y construcción, y que su relación con la minería ilegal es indirecta. Si el uso indirecto basta para restringir, casi cualquier equipo que sirva para abrir una vía podría quedar cobijado, y el criterio pierde todo límite. Segundo, el costo logístico es alto y recae sobre las regiones más alejadas del Caribe. Un proyecto en el Valle del Cauca, el Cauca o Nariño recibe hoy su maquinaria por Buenaventura, a poco más de cien kilómetros de Cali. Con la medida tendría que traerla desde Cartagena, a más de mil kilómetros, con transporte terrestre especializado y permisos de carga extradimensionada. Excluir a Barranquilla y Santa Marta, por su parte, elimina puertos con capacidad instalada para carga de proyecto. También reduce la competencia entre terminales, con riesgo de congestión y mayores tarifas en los puertos que conservan la habilitación. Tercero, el puerto de ingreso no es el punto donde se produce la desviación. La maquinaria llega a la minería ilegal después de nacionalizada, en el interior del país. Por eso el control eficaz es la trazabilidad posterior a la importación, como el registro obligatorio en el Registro de Maquinaria del RUNT y el control de movilización que estableció el Decreto 723 de 2014, junto con la gestión del riesgo en		extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los

Información Pública Reservada

			la inspección. Si la DIAN cuenta con información de riesgo sobre un puerto determinado, la respuesta proporcional es reforzar allí la inspección, no excluirlo. El proyecto tampoco explica por qué resultó insuficiente, en cada puerto que ahora se excluye, el esquema de lugares habilitados ya fijado por la DIAN. En este sentido, la ANDI solicita: • Mantener habilitadas las cinco jurisdicciones portuarias vigentes para todas las subpartidas. • Conservar la habilitación del Aeropuerto El Dorado para las partes. • Reconsiderar la inclusión de las subpartidas de uso general mientras no exista evidencia de su empleo en minería ilegal. Nos referimos a las subpartidas 8429.40.00.00, 8430.61.10.00 y 8430.61.90.00, así como a los equipos de sondeo y perforación. Texto del proyecto: *«5. Las mercancías clasificables por las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00 (…) y 8905.10.00.00, correspondiente a maquinaria, únicamente podrán ingresar por los puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena y Riohacha. Las mercancías clasificables en las subpartidas 8431.41.00.00 y 8431.42.00.00, (…) únicamente podrán ingresar por los puertos y aeropuertos internacionales ubicados en las jurisdicciones de la Direcciones Seccionales de Aduanas de Cartagena y de Bogotá – Aeropuerto El Dorado y de la*		compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a las jurisdicciones de Barranquilla y Buenaventura. Además, en relación con la solicitud de exclusión de las subpartidas de 8429.40.00.00, 8430.61.10.00 y 8430.61.90.00, así como a los equipos de sondeo y

Información Pública Reservada

			Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Riohacha.» Texto propuesto: *«5. Las mercancías clasificables por las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.40.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8430.31.00.00, 8430.39.00.00, 8430.41.00.00, 8430.49.00.00, 8430.50.00.00, 8430.61.10.00, 8430.61.90.00 y 8905.10.00.00, correspondiente a maquinaria, únicamente podrán ingresar por los puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena,* ***Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta*** *y Riohacha. Las mercancías clasificables en las subpartidas 8431.41.00.00 y 8431.42.00.00, correspondientes a partes de las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 únicamente podrán ingresar por los puertos y aeropuertos internacionales ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena,* ***Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta*** *y Riohacha,* ***así como por el Aeropuerto El Dorado, en la jurisdicción de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá. El ingreso por estos lugares estará sujeto a los criterios de gestión del riesgo, trazabilidad y control que determine la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN.****»* 2. **Subsidiariamente: tratamiento diferenciado para operaciones formales y trazables (artículo 3 del proyecto)**		perforación, por no usarse directamente en minería ilegal, se informa que dicha mercancía se incluyó por cuanto ella es usada de forma indirecta en minería ilegal, para la creación de caminos o trochas por donde ingresan o salen los minerales extraídos ilegalmente o las maquinas utilizadas directamente en su extracción. Sin embargo, dado que la razón de ser de la medida es mejorar el control aduanero impidiendo la entrada por jurisdicciones en donde el control es complejo, se acoge la solicitud de permitir los ingresos por cualquier jurisdicción de maquinaria amarilla ingresada por un Operador Económico Autorizado. Por otro lado, en respuesta a la solicitud de una norma de transición para las restricciones del artículo 3, se informa que en razón a los argumentos presentados por los usuarios y grupos de interés en relación con los riesgos o perjuicios que surgen para los usuarios que hayan llevado a cabo negocios jurídicos al amparo de la norma preexistente, se incluirá una norma de transición, conforme a la cual las mercancías que hayan sido embarcadas para el momento de la entrada en vigencia de la resolución podrán ingresar por los puertos excluidos. Finalmente, respecto a la solicitud de precisar que la implementación de las nuevas obligaciones para exportaciones de café, azúcar y banano por Urabá se realice bajo criterios de interoperabilidad y no duplicidad de información entre los sistemas utilizados por las autoridades, se informa que para efectos de garantizar la operatividad e interoperabilidad de los sistemas, se hicieron consultas y verificaciones de tipo informático para constatar la viabilidad de la medida que fue publicada, y se comprobó que es posible. Sin embargo, en aras de dar tiempo suficiente para los desarrollos internos y para que los usuarios externos, se ajustará la entrada en vigencia de dicha norma.

Información Pública Reservada

			Si la DIAN decide mantener la concentración portuaria, la ANDI solicita incorporar una excepción objetiva para las operaciones cuya destinación lícita pueda verificarse. La propia Resolución 46 de 2019 ofrece el modelo para ello. Su artículo 125, numeral 5.2, habilita el cruce de frontera de Ipiales para el ingreso de esta maquinaria y sus partes cuando se destinan exclusivamente a proyectos de infraestructura vial. Esa habilitación, introducida por la Resolución 24 de 2018, encarga a la Seccional de Ipiales verificar la existencia del contrato de obra pública o concesión y la plena identificación e individualización de la mercancía. Esa excepción se justificó porque la destinación puede acreditarse documentalmente, y esa razón vale igual para los demás puertos y para otras actividades formales. Para que la excepción sea eficaz, sugerimos dos criterios de diseño. El primero es que opere de manera automática, con requisitos objetivos acreditados junto con los documentos soporte de la declaración de importación. No debería ser una autorización discrecional caso por caso, pues de lo contrario generaría incertidumbre y configuraría un nuevo trámite sujeto a aprobación previa del Departamento Administrativo de la Función Pública. El segundo es que contemple dos vías complementarias: • Por la calidad del importador. Para ellos, el criterio natural es la condición de Operador Económico Autorizado, que supone una verificación previa de seguridad y trazabilidad por parte de la DIAN.		

Información Pública Reservada

			• Por la destinación de la mercancía**.** Esta vía cubre a los usuarios finales formales, como contratistas de obra pública, concesionarios, operadores de hidrocarburos y titulares mineros. Finalmente, como el proyecto modifica el «inciso primero» del numeral 5, solicitamos precisar dos puntos: que el numeral 5.2 conserva su vigencia, y si su habilitación se extiende a las nuevas subpartidas. *Texto propuesto (numeral nuevo en el artículo 125):* ***«5.3. Las restricciones de ingreso previstas en el numeral 5 del presente artículo no se aplicarán, y las mercancías allí señaladas podrán ingresar por los demás lugares habilitados, en los siguientes eventos:*** ***a) Cuando el importador tenga la calidad de Operador Económico Autorizado vigente.*** ***b) Cuando la maquinaria o sus partes se destinen a la ejecución de un contrato de obra pública o de concesión suscrito con una entidad estatal, de un contrato de exploración y producción de hidrocarburos, o de un título minero inscrito en el Registro Minero Nacional que cuente con el instrumento ambiental correspondiente.»*** 3. **Régimen de transición para las restricciones del artículo 3 (artículo 21 del proyecto)** La maquinaria pesada se adquiere con meses de anticipación y se transporta en		

Información Pública Reservada

			buques especializados. Su puerto de descarga queda fijado en el contrato y en el documento de transporte. Con el término general de quince días del artículo 21, habría mercancías en tránsito hacia Barranquilla, Santa Marta o Buenaventura, o ya contratadas para esos puertos, que llegarían cuando el ingreso por ellos ya no esté permitido. Eso obligaría a desviar buques, transbordar carga o asumir las consecuencias del ingreso por un lugar no habilitado para esa mercancía. Ninguno de esos resultados es imputable a un importador que actuó conforme a la norma vigente al momento de contratar. El término de quince días comunes que prevé el parágrafo 2 del artículo 2 de la Ley 1609 de 2013 es un mínimo y no un máximo. En este sentido, los principios de seguridad jurídica y de confianza legítima aconsejan que un cambio en las reglas de ingreso respete las operaciones en curso. Por ello la ANDI solicita dos medidas: • Una regla de transición que excluya de la restricción las mercancías que, al entrar en vigencia el artículo 3, ya hayan llegado al país, estén amparadas en un documento de transporte expedido o cuenten con reserva de transporte confirmada. • Diferir la vigencia de ese artículo a sesenta días comunes desde la publicación, para que importadores, transportadores y puertos ajusten su programación. Texto del proyecto: *«Artículo 21. Vigencia y derogatorias. La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días*		

Información Pública Reservada

			siguientes a su publicación en el Diario Oficial y deroga el inciso segundo del artículo 209 y el numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019.» Texto propuesto: «***Artículo 21. Transición. Las restricciones de ingreso establecidas en el artículo 3 de la presente resolución no se aplicarán a las mercancías que, a la fecha de entrada en vigencia de dicho artículo, hayan llegado al territorio aduanero nacional, se encuentren amparadas en un documento de transporte expedido con anterioridad a esa fecha o cuya reserva de transporte internacional se hubiere confirmado con anterioridad a ella.*** *Artículo **22**. Vigencia y derogatorias. La presente resolución entrará en vigencia una vez transcurridos quince (15) días **comunes contados a partir del día siguiente a** su publicación en el Diario Oficial, **salvo el artículo 3, que entrará en vigencia una vez transcurridos sesenta (60) días comunes contados a partir del día siguiente a dicha publicación**, y deroga el inciso segundo del artículo 209 y el numeral 5 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019.»* **4. Exportaciones de café, azúcar y banano por Urabá (artículo 19 del proyecto – parágrafo 3 del artículo 385 de la Resolución 46 de 2019)** Se propone precisar que la implementación de las nuevas obligaciones para exportaciones de café, azúcar y banano por Urabá se realice bajo criterios de interoperabilidad y no duplicidad de información entre los sistemas utilizados por las autoridades. La		

Información Pública Reservada

			exigencia de SAE, planilla de traslado e ingreso de información al SIIS–VUCE debe implementarse evitando reprocesos, duplicidad documental y tiempos adicionales para el exportador. *Texto propuesto:* *«Parágrafo 3. A las exportaciones de café, azúcar y banano realizadas por la jurisdicción de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Urabá no les aplica la excepción prevista en el numeral 4 del presente artículo.* ***La información que ya repose en los servicios informáticos electrónicos de la DIAN o en la Ventanilla Única de Comercio Exterior no será exigida nuevamente al usuario cuando pueda ser consultada o interoperada directamente por la autoridad**»* Agradecemos de antemano la atención a estos comentarios. Reiteramos nuestra disposición para participar en las mesas técnicas que la DIAN considere pertinentes y para aportar la información empresarial que sustente las observaciones formuladas. Cordialmente, Adriana Vargas Saldarriaga Directora de Industria Vicepresidencia Ejecutiva Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI Calle 73 No. 8-13. Piso 6, Torre A, Bogotá, Colombia Teléfonos +57 1 3268500 ext 2456 Celular +57 310 7316155 Visítenos en http://www.andi.com.co		

Información Pública Reservada

62	22 de septiembre de 2026	Sindicato Nacional de Empleados de la DIAN - SINEDIAN sinedian@gmail.com	Septiembre 22 de 2026 Doctor **ANDRES FELIPE VELASQUEZ REYES** Director General U.A.E. DIAN Bogotá D.C. **Asunto: Comentarios al proyecto de resolución DIAN publicado.** Cordial saludo Dr. Velásquez. En referencia al tema del asunto, muy respetuosamente me permito indicar los comentarios al proyecto de resolución que ha publicado la entidad, el cual propone modificar la Resolución 46 de 2019 para actualizar disposiciones en materia aduanera, clasificación arancelaria, restricción de ingreso de maquinaria amarilla y sus partes a ciertas jurisdicciones, origen y valoración de mercancías y que de manera sintética presentamos a continuación: **COHERENCIA ENTRE LA NORMA SUSTANCIAL Y LA REGLAMENTACIÓN** El proyecto invoca como fundamento el artículo 2 de la Ley 1609 de 2013 y los numerales 1 y 2 del Art. 8 del Decreto 1742 de 2020, con el fin de reglamentar algunas disposiciones del Decreto 1165 de 2019 y armonizar la Resolución 46 de 2019 con la Ley 2586 del 19 de junio de 2026. • Especialmente en lo relativo a porcentajes de rescate para la legalización y a causales asociadas a la aprehensión. Sobre este punto se solicita a la Entidad observar rigurosamente la jerarquía normativa y los límites de la potestad reglamentaria. La Ley 1609 de 2013, como ley marco en	No aceptado	En respuesta al documento con observaciones al proyecto de resolución "*Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019*", publicado para comentarios entre el 11 y el 21 de septiembre de 2026, conforme a los lineamientos para expedición de actos administrativos de la DIAN previstos en el artículo 32 de la Resolución 46 de 2019, los cuales fueron presentados el 22 de septiembre, sea lo primero señalar que el plazo de publicación no solo pretende establecer un espacio para que los ciudadanos y grupos de interés intervengan en la expedición de actos administrativos, sino que garantiza un trato igualitario a todos los intervinientes. De esta forma, en aras de respetar dicho principio, se informa que a continuación se dará respuesta a aquellas observaciones, sugerencias y solicitudes que resultan similares a las allegadas por otras personas naturales o jurídicas en oportunidad. Sobre la supuesta ausencia de coherencia entre la norma sustancial y la reglamentación, por cuanto el proyecto supuestamente reglamenta porcentajes y remisiones a la Ley 2586, sin que previamente o de manera concomitante se haya modificado el Decreto 1165 de 2019 en lo pertinente, se precisa que no es cierto que para la elaboración del artículo 301-1 que se propone se haya acudido a la facultades y porcentajes previstos en la ley, pues la ley no contiene ni un solo porcentaje de rescate. Los porcentajes de rescate hasta el momento se encuentran todos establecidos en el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 y la facultad para su regulación por resolución está prevista en el parágrafo del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019. Lo anterior, en tanto la Ley 2586 de 2026 es una norma sancionatoria y de decomiso, y el rescate no tiene la naturaleza de ninguno de los dos. Adicionalmente debe señalarse que, como puede observarse de la lectura del artículo 293 del decreto aduanero, los porcentajes del 20% y del 50% que se proponen en el proyecto de resolución son similares a los porcentajes de rescate previstos en el decreto cuando no hay intervención de la autoridad y cuando hay intervención con una aprehensión. Precisamente el

Información Pública Reservada

			materia aduanera, fija los objetivos y criterios generales a los cuales debe sujetarse el Gobierno para regular la actividad aduanera, con énfasis en la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior. En ese marco, la potestad reglamentaria, cuando es utilizada, debe estar en armonía con la Constitución y la ley preexistente y no puede desbordar el contenido material de la norma que desarrolla. • Si bien, la Ley 2586 de 2026 introdujo modificaciones sustanciales en tipos sancionatorios, causales de aprehensión, porcentajes de rescate y reglas de legalización, la reglamentación contenida en los artículos 9, 18 y 21 del proyecto —que fijan rescates del 20% y 50% y remiten a sanciones del artículo 15 y parágrafo 5 del artículo 29 de la Ley 2586— debe expedirse de manera simultánea y coherente con la adecuación de la norma sustancial del Decreto 1165 de 2019. No resulta jurídicamente seguro ni operativo que la DIAN adelante la modificación de la Resolución 46 de 2019 tomando como referencia porcentajes y remisiones a la Ley 2586, sin que previamente o de manera concomitante se haya modificado el Decreto 1165 de 2019 en lo pertinente —en especial su artículo 293 y las disposiciones sobre legalización, rescate y sanción por no aprehensión—. Una remisión reglamentaria a una ley que aún no tiene desarrollo completo en el decreto que se reglamenta genera vacíos		porcentaje del 20% se propone porque actualmente no hay porcentaje de rescate previsto cuando la intervención se da en el control simultáneo, pero antes de entrar aplicar una causal de aprehensión, situación que sí podría dar lugar a incentivos negativos para todos los involucrados en la operación aduanera. Finalmente, frente a este punto debe subrayarse que la facultad para expedir el artículo 301-1 en la Resolución 46 de 2019 se encuentra en el primer parágrafo del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, así: "***PARÁGRAFO.*** *La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) podrá establecer, mediante resolución de carácter general, otros eventos en los cuales proceda la presentación de la declaración de legalización sin pago de rescate o con reducción de porcentaje del mismo*". De esa forma, se indica que no se encuentra sustento para las observaciones presentadas. Respecto a las observaciones presentadas al artículo 3 del proyecto, con el que se pretende restringir aún más las aduanas de ingreso, especialmente la relativa a la "desproporción de la medida", así como frente a la preocupación sobre la incapacidad de Cartagena y Riohacha para absorber el comercio el comercio nacional de maquinaria amarilla se considera pertinente reiterar la justificación para la adopción de esa medida. En efecto, es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades

Información Pública Reservada

			de aplicación, inseguridad para el declarante y riesgo de discusiones sobre legalidad por infracción de las normas en que debe fundarse el acto. En consecuencia, se propone que la expedición del proyecto se articule con la modificación sustancial del Decreto 1165 de 2019, de modo que los porcentajes de rescate, los requisitos y las consecuencias de la legalización queden previstos **primero en el nivel jerárquico correspondiente** y **luego desarrollados en la Resolución 46**, **respetando los principios de legalidad, seguridad jurídica y eficiencia que rigen la función aduanera.** **Propuesta concreta** Se solicita suspender o condicionar la entrada en vigencia de los artículos 9, 18 y 21 del proyecto hasta que se expida la modificación correlativa del Decreto 1165 de 2019 que incorpore de manera expresa los supuestos de la Ley 2586 de 2026, y que en la memoria justificativa se incluya tabla de correspondencia artículo por artículo entre ley, decreto y resolución, con análisis de vigencia y derogatoria, para garantizar trazabilidad normativa. **SOBRE LA RESTRICCIÓN DE INGRESO DE MAQUINARIA AMARILLA Y SUS PARTES - ARTÍCULO 3 DEL PROYECTO** El artículo 3 del proyecto modifica el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019 para disponer que las mercancías clasificables por las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.40.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00, 8430.31.00.00, 8430.39.00.00, 8430.41.00.00,		de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó. Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato.

Información Pública Reservada

			8430.49.00.00, 8430.50.00.00, 8430.61.10.00, 8430.61.90.00 y 8905.10.00.00 únicamente podrán ingresar por los puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena y Riohacha, y que las partes 8431.41.00.00 y 8431.42.00.00 solo podrán hacerlo por Cartagena, Bogotá - Aeropuerto El Dorado y Riohacha, con fundamento en el parágrafo del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019 y en la necesidad de combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato, en cumplimiento de la sentencia T-622 de 2016. Se comparte plenamente el objetivo legítimo de neutralizar y erradicar la minería ilegal y de proteger nuestros ríos, en especial aquellos que son sujetos de derechos, como el río Atrato. **No obstante, la medida, en los términos propuestos, resulta desproporcionada y genera una afectación grave e innecesaria al comercio exterior legal, a la conectividad logística nacional y a las regiones que dependen de esta maquinaria para su reconstrucción y desarrollo, sin que se demuestre que la restricción geográfica extrema sea el único medio idóneo para alcanzar el fin perseguido**. Por lo anterior, se debe tener en cuenta: **Capacidad operativa y conectividad de Riohacha - insuficiencia para absorber el comercio nacional de maquinaria amarilla** La restricción a solo Cartagena y Riohacha concentra en dos (2) jurisdicciones del Caribe la totalidad de la operación de ingreso de un universo amplio de maquinaria amarilla y sus partes, que incluye no solo buldóceres y palas, sino también aplanadoras, máquinas para		En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato. En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura.

Información Pública Reservada

			compactar, explanar, nivelar, traillar, excavar, extraer o perforar y martinetes. Es posible que el interés inusitado sea por la Zona Franca de Puerto Brisa ubicada en Dibulla. Una empresa privada cuyo mayor mérito es que ha sido gerenciada por quien fuera Director de Aduanas Leonardo Sicard, pero que no tiene la capacidad para incrementar exponencialmente la operación. Adicionalmente se tiene que, Puerto Bolívar, en jurisdicción de Riohacha, es un puerto especializado en carbón a granel, con infraestructura, calados y servicios logísticos orientados a ese mineral, **sin vocación multipropósito ni capacidad instalada para recibir, almacenar y nacionalizar de manera regular maquinaria sobredimensionada, con necesidad de bodegaje, servicios de inspección simultánea de autoridades de control aduanero, sanitario y antinarcóticos, y conectividad terrestre hacia el interior del país**. La conectividad vial desde La Guajira hacia el centro y el suroccidente implica sobrecostos, mayores tiempos de tránsito, necesidad de permisos para carga Extra dimensionada y ausencia de oferta regular de transporte especializado, lo que encarece la operación para el importador formal y lo pone en desventaja frente a la ilegalidad que se pretende combatir. Por lo tanto, la restricción crearía un cuello de botella operativo y un riesgo de congestión en las dos ciudades, pero principalmente en Cartagena, único puerto multipropósito que quedaría habilitado en la práctica, con incremento de fletes internos, demoras y costos de almacenamiento, en contravía del objetivo de facilitación previsto en la Ley Marco de Aduanas.		Con base en esos datos, se determinó que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, se indica que la medida no es desproporcionada frente al fin que persigue, pues como lo indicó el Tribunal, las medidas alternativas adoptadas por la DIAN (así como por otras autoridades), muy similares a las que se proponen en el escrito de observaciones, no ha resultado eficientes en la lucha contra la minería ilegal.

Información Pública Reservada

			Afectación regional desproporcionada - el caso del Valle del Cauca y, el suroccidente colombiano La exclusión de Buenaventura cierra la puerta natural de ingreso para el suroccidente y el centro del país. Buenaventura es el puerto por el que históricamente ingresa la maquinaria destinada al Valle del Cauca, Cauca, Nariño, Eje Cafetero y Tolima, regiones eminentemente agrícolas e industriales donde esta maquinaria no se usa para minería ilegal sino para infraestructura, adecuación de tierras, vías terciarias, distritos de riego y construcción. Esta afectación cobra especial gravedad en la coyuntura actual del Valle del Cauca, departamento afectado por el sismo reciente y en proceso de reconstrucción de infraestructura vial, vivienda y equipamientos productivos, que demanda con urgencia maquinaria para explanar, nivelar, compactar y remover tierras. Restringir su ingreso por el Pacífico obliga a un tránsito terrestre adicional de más de 600 kilómetros desde el Caribe, con sobrecostos que terminarán trasladándose a las obras de reconstrucción, proyectos industriales y agrícolas que sostienen el empleo regional.1 La medida, así formulada, desconoce los objetivos de la Ley 1609 de 2013 de facilitar el acceso de los productos al mercado nacional, no afectar negativamente la economía yotorgar seguridad jurídica, criterios que el Consejo de Estado ha exigido verificar al controlar la legalidad de los decretos que modifican aranceles y restricciones aduaneras. Esta afectación se corrobora en las cifras de comercio exterior que, aun con		

Información Pública Reservada

			vocación facilitadora, el proyecto no incorpora en su memoria justificativa y que resultan determinantes para valorar la proporcionalidad de la medida. De acuerdo con la información de la Cámara de Comercio de Cali que debe verificarse y complementarse, *Entre enero y junio, el departamento importó US$3.286 millones, frente a US$2.940 millones en igual periodo de 2025, lo que significó un crecimiento de 11,8 %,* en el cual *Las materias primas y productos intermedios para la industria continúan siendo la principal categoría, con compras por US$1.480 millones, 3 % más que un año atrás2* Dentro de ese universo, las subpartidas objeto del artículo 3 —**8429.11, 8429.19, 8429.40, 8429.51, 8429.52, 8429.59, 8430.31, 8430.39, 8430.41, 8430.49, 8430.50, 8430.61 y 8905.10** para maquinaria, y **8431.41 y 8431.42** para sus partes— hacen parte de los bienes que contribuyen al ritmo importador del País, según el **DANE Boletín Técnico 2026** bol-IMP-jul2026.pdf, *En julio de 2026, las importaciones de Manufacturas fueron de US$5.774,7 millones CIF y presentaron un crecimiento de 16,1% frente a julio de 2025, como resultado de las mayores compras de Maquinaria y equipo de transporte (24,0%) y Productos químicos y productos conexos (11,0%) que aportaron en conjunto 13,5 puntos porcentuales a la variación del grupo*. El **modo marítimo por Buenaventura absorbe un porcentaje** de ese volumen por ser el puerto natural del Pacífico con calado, bodegaje para carga Extra dimensionada, servicios de inspección simultánea y conectividad terrestre directa hacia Cali y el interior, mientras el **modo aéreo** concentra únicamente las **partes 8431.41 y 8431.42** de alta rotación y bajo		

Información Pública Reservada

			peso/volumen, con una participación marginal. En términos macro, la restricción sin alternativa logística genera una barrera interna al comercio exterior legal, contraria a los objetivos de la **Ley 1609 de 2013** de facilitar el acceso de productos al mercado nacional y no afectar negativamente la economía, que el proyecto invoca como fundamento. **Contraste entre intervención de la autoridad aduanera y porcentajes de rescate — Proyecto Versus Ley 2586 de 2026.** La discusión no es solo logística sino de coherencia sancionatoria y de incentivos a la regularización. Conforme al régimen de legalización, las mercancías de procedencia extranjera presentadas a la aduana respecto de las cuales se incumpla una obligación aduanera que dé lugar a aprehensión pueden ser declaradas voluntariamente o de forma provocada por la autoridad, y la doctrina oficial ha precisado los efectos de esa intervención sobre el rescate. El artículo 9 del proyecto introduce una regla diferenciada en aplicación del parágrafo del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 y del parágrafo 5 del artículo 29 de la Ley 2586 de 2026: **i) 20%**, cuando la **declaración de legalización se presente con ocasión de la intervención de la autoridad aduanera en el control simultáneo** para subsanar cualquier causal de aprehensión —salvo la conducta del numeral 15.2.2.4 del artículo 15 de la Ley 2586—; **ii) 50%**, cuando la declaración se presente **dentro del proceso para imponer la sanción por no poderse aprehender la mercancía**, conforme al parágrafo 5 del artículo 29 de		

Información Pública Reservada

			la Ley 2586, en cualquier etapa de ese proceso. En ambos eventos se liquidan además los tributos aduaneros y debe acreditarse el cumplimiento de restricciones legales o administrativas. Así las cosas, la **intervención en control simultáneo opera como factor de atenuación**. La diferencia es sustancial para los usuarios porque genera un incentivo normativo a la presentación temprana frente a la legalización, pero solo resulta operativa y segura si la remisión al Decreto 1165 se actualiza previamente, pues hoy el decreto aún refleja el esquema anterior del **50%/75%** y no el **20%/50%** del proyecto. De mantenerse la redacción sin armonización vertical, y la mercancía sea objeto de control simultáneo quedaría expuesto a discutir si le aplica el **20%** de la Resolución reglamentaria o el **50%** del Concepto vigente para causales asimilables, con inseguridad sobre el momento procesal en que se entiende configurada la intervención y sobre la exclusión del numeral 15.2.2.4. **Propuesta alternativa - control sin cierre de regiones** En lugar de una restricción geográfica absoluta, se propone a la DIAN **adoptar un esquema de control reforzado, pero no excluyente,** que permita mantener habilitados los puertos del Pacífico y del Caribe con vocación multipropósito y trazabilidad efectiva. Para ello se sugiere: ✓ Mantener habilitados, además de Cartagena y Riohacha, al menos Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta, Cali y Medellín, para el ingreso de las subpartidas objeto del proyecto, por ser puertos con infraestructura, autoridades de control y conectividad probada.		

Información Pública Reservada

			✓ Establecer para estas subpartidas un control reforzado y trazabilidad integral, que incluya: a) registro previo del importador y del destinatario final con georreferenciación del lugar de instalación o uso; b) declaración anticipada obligatoria y aviso previo a la autoridad aduanera, a la de Transporte y a la autoridad ambiental; c) marcación, identificación y certificado de destinación con seguimiento posterior por la DIAN en coordinación con el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Ambiente; d) obligación de reportar enajenación o traslado posterior de la maquinaria durante los dos años siguientes a la importación. ✓ Diferenciar el tratamiento entre maquinaria nueva para proyectos de infraestructura, agricultura e industria, debidamente soportados con contratos o licencias, y la maquinaria con destinación a minería. ✓ Aplicación de perfilamiento de riesgo en lugar de cierre general de jurisdicciones, en consonancia con el principio de eficiencia y el sistema de administración del riesgo aduanero. Este esquema respeta la competencia de la DIAN si por razones de seguridad nacional o de control, pueda adoptar medidas para limitar el ingreso por lugares habilitados, conforme al parágrafo del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, ejercida de manera proporcional, motivada técnicamente y sin crear una barrera innecesaria al comercio exterior legal. Conforme lo expuesto, respetuosamente se pone en consideración: 1. **Armonizar la expedición del proyecto con la modificación del Decreto 1165 de 2019**, de modo que los porcentajes de		

Información Pública Reservada

			rescate del 20% y 50% y las remisiones a la Ley 2586 de 2026 tengan sustento previo en norma de superior jerarquía, y publicar la tabla de correspondencia y vigencia normativa. 2. **Modificar el artículo 3 del proyecto en el sentido de no limitar el ingreso de las subpartidas 8429.11.00.00 y siguientes y 8430.31.00.00 y siguientes y sus partes 8431.41.00.00 y 8431.42.00.00 únicamente a Cartagena y Riohacha**, y en su lugar mantener habilitados Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta, Cali y Medellín. 3. **Incorporar en la parte motiva y en la memoria justificativa el análisis de impacto logístico y regional**, con estudio de capacidad operativa y conectividad de Riohacha y de afectación al Valle del Cauca y al suroccidente en contexto de reconstrucción y justificar la proporcionalidad de la medida frente a alternativas menos lesivas. Respetuosamente, **PEDRO GIOVANNI CARO ESTUPIÑAN** **Presidente**		
63	23 de septiembre de 2026	Ingrid Magnolia Diaz idiazr@id-ct.com.co	Bogotá, 23 de septiembre de 2026 Estimados señores A continuación mis comentarios al proyecto de Resolución 46 de 2019 Se sugiere una modificación al artículo 374 de la Resolución 46 de 2019 en el siguiente sentido: ARTÍCULO 374. REQUISITOS DE LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE	No aceptado	No se acoge la solicitud por el momento, dado que la adición que se propone no fue objeto de publicación en la página web de la DIAN, por lo que, de incluirse tal prohibición en la resolución, se estaría desconociendo el derecho de la ciudadanía a objetar la medida o a enviar observaciones respecto a la misma, y así mismo, se afectaría la seguridad jurídica. Además, porque el comentario por fuera del término o plazo previsto para comentarios de la ciudadanía. No obstante, se toma nota de la sugerencia para eventualmente incluirla en un futuro proyecto de

Información Pública Reservada

			EMBARQUE. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), validará la información incorporada en la Solicitud de Autorización de Embarque, de conformidad con lo previsto en el artículo 350 del Decreto 1165 del 2 de julio de 2019, y tendrá en cuenta que: 1. Se acredite inscripción del exportador y declarante en el Registro Único Tributario administrado por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) 2. Si el declarante es una Agencia de Aduanas, deberá constatar que su autorización ante la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) se encuentre vigente y, además, que esté debidamente autorizado por el exportador para intervenir en el trámite y proceso de exportación; 3.Si el producto se encuentra sometido a vistos buenos o requisitos legales establecidos por normas especiales, se deberá verificar su cumplimiento, que haya sido expedido por la entidad competente y que se encuentre vigente, salvo lo previsto en el parágrafo 1 del artículo 349 del Decreto 1165 del 2 de julio de 2019. 4. Cuando el exportador sea una Sociedad de Comercialización Internacional, se deberá allegar junto con los documentos que acreditan la operación de exportación, los Certificados al Proveedor que aquella haya expedido y que amparan las mercancías objeto de la exportación, adquiridas en el mercado interno o fabricados por productores socios de la Sociedad de Comercialización Internacional, si a ello hubiere lugar.		resolución, o incluso, para un eventual proyecto de decreto.

Información Pública Reservada

			Cuando se trate de Solicitudes de Autorización de Embarque con datos provisionales, la obligación prevista en el inciso anterior deberá cumplirse al momento de la modificación de la Solicitud de Autorización de Embarque con datos provisionales a datos definitivos. Cordialmente, INGRID MAGNOLIA DIAZ		
64	29 de septiembre	ASOPORTUARIA asistente@asoportuaria.com	Doctora **SONIA XIMENA ROJAS ARDILA** Directora de Gestión de Aduanas (A) **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN** Ciudad **Asunto: Comentarios de ASOPORTUARIA al artículo 3 del proyecto de resolución "Por medio de la cual se modifica la Resolución 46 de 2019"** Estimada doctora Rojas: **ASOPORTUARIA**, en representación de sus asociados y del sector portuario y logístico de Barranquilla en la región Caribe, se permite presentar respetuosamente sus comentarios al **artículo 3 del proyecto de resolución** publicado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, mediante el cual se propone modificar el inciso primero del numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. ASOPORTUARIA y sus asociados **comparten plenamente el propósito de la DIAN de fortalecer los mecanismos de control aduanero, combatir la minería ilegal, proteger los recursos naturales y prevenir la utilización ilícita de maquinaria susceptible de ser**	No aceptado	Si bien es cierto que los comentarios fueron recibidos por fuera del término de publicación, a continuación se dará respuesta a las observaciones presentadas en tanto guardan relación con varios comentarios presentados dentro de la oportunidad dada por la DIAN para el efecto: Así, teniendo en cuenta que en su comunicación ASOPORTUARIA indica que se revise la concentración de lugares de ingreso y que se exploren medidas alternativas para controlar la maquinaria amarilla, de modo que se incluya a la jurisdicción de la Dirección Seccional de Aduanas de Barranquilla como una de las jurisdicciones por donde puede ingresar esta mercancía, es importante tener en cuenta que con Sentencia T-622 de 2016, la Corte Constitucional ordenó como sexta medida para recuperar el rio Atrato, que el Ministerio de Defensa, la Policía Nacional - Unidad contra la Minería Ilegal, junto con el Ejército Nacional de Colombia, la Fiscalía General de la Nación, las gobernaciones de Chocó y Antioquia y a los municipios demandados, en conjunto con las comunidades étnicas accionantes y con el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, diseñen e implementen dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de esa providencia, un plan de acción conjunto para neutralizar y erradicar definitivamente las actividades de minería ilegal que se realicen no solo en el río Atrato y sus afluentes, sino también en el departamento de Chocó.

Información Pública Reservada

			destinada a actividades de extracción ilegal. Desde esta perspectiva, consideramos que el objetivo de la medida constituye una oportunidad para fortalecer los mecanismos de control, procurando al mismo tiempo que estos se desarrollen de manera **focalizada, proporcional y articulada con el adecuado funcionamiento de las cadenas logísticas nacionales y regionales**. **1. Sobre la concentración de los lugares de ingreso** El proyecto plantea que determinadas mercancías correspondientes a maquinaria únicamente puedan ingresar por los puertos ubicados en las jurisdicciones de las Direcciones Seccionales de Cartagena y Riohacha. Entendemos que esta medida busca facilitar el control sobre mercancías que, por sus características, pueden ser susceptibles de utilización en actividades asociadas a la minería ilegal. No obstante, consideramos conveniente evaluar si la concentración geográfica propuesta es la herramienta que permite alcanzar de manera más efectiva dicho propósito, teniendo en cuenta las características, origen, destino y trazabilidad de las diferentes operaciones de comercio exterior. Desde la perspectiva de ASOPORTUARIA, una estrategia de control que combine **gestión del riesgo, trazabilidad y seguimiento de las operaciones** podría permitir alcanzar el objetivo perseguido por la DIAN, al tiempo que se preservan las condiciones de eficiencia de las operaciones legítimas.		Asimismo, la sentencia indicó que las acciones que adopten dichas autoridades deberán incluir la incautación y neutralización de las dragas -y en general de la maquinaria utilizada en estas labores-, la restricción y prohibición del tránsito de insumos como combustible y sustancias químicas asociadas (mercurio, cianuro) y la judicialización de las personas y organizaciones responsables. Así las cosas, como consta en el Auto de 28 de marzo de 2025 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en cumplimiento de las órdenes dadas por la Corte en la sentencia T-622 de 2016, el Ministerio de Ambiente en calidad de representante del rio, solicitó al Ministerio de Defensa presentar un plan de choque para combatir la extracción ilícita de minerales en la cuenca del río Atrato, priorizando acciones en los municipios Río Quito, Atrato y Medio Atrato. En concreto, solicitó al Ministerio de Defensa presentar evaluación de los operativos en curso y acordar la ruta de trabajo para definir los mecanismos de intercambio de información, relacionada con la importación de maquinaria e insumos destinados a las actividades de extracción ilícita de minerales, junto con el Plan de Choque, con formulación de indicadores de seguimiento que permitan establecer la efectividad y la eficacia de operativos y acciones realizadas por dicha cartera. Igualmente, como consta en auto de fecha 18 de diciembre de 2025, de la Sección Cuarta, Sub sección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ese Tribunal ordenó al Ministerio de Defensa Nacional, que a través del Viceministerio para las Políticas de Defensa y Seguridad, conformara y liderara el Comité de Defensa contra la Minería Ilegal en el Río Atrato, con el propósito de fortalecer la articulación interinstitucional en la planeación, coordinación y ejecución de acciones orientadas a combatir la minería ilegal en la cuenca del río Atrato. En consecuencia, el 27 de marzo de 2026 Ministerio de Defensa convocó a varias entidades, entre las cuales estaba la DIAN, para conformar el Comité de Defensa contra la Minería ilegal en el Río Atrato.

Información Pública Reservada

			2. Impacto sobre las cadenas logísticas Una eventual concentración de los lugares de ingreso puede generar cambios en las rutas logísticas actualmente utilizadas por los importadores y usuarios finales de esta maquinaria. En particular, las mercancías destinadas a departamentos como **Atlántico, Magdalena, Cesar, Bolívar y demás zonas de influencia de los puertos del Caribe** podrían verse obligadas a realizar recorridos terrestres adicionales cuando el puerto de ingreso no corresponda al de mayor proximidad o conveniencia logística. Estos desvíos pueden traducirse en mayores distancias de transporte, fletes, peajes, seguros, tiempos de tránsito y exposición a riesgos asociados con el movimiento terrestre de maquinaria pesada, sobredimensionada o de características especiales. Por ello, consideramos importante que la regulación tenga en cuenta no solamente el lugar de ingreso, sino también la **trazabilidad integral de la operación hasta su destino final**. **3. Una alternativa basada en gestión del riesgo** ASOPORTUARIA considera que existe una oportunidad para complementar la medida propuesta mediante mecanismos que permitan a la DIAN **identificar y controlar de manera más precisa las operaciones que presenten mayores niveles de riesgo**. Entre otros mecanismos, podrían considerarse:		En el marco de dicho comité y del seguimiento a las acciones desplegadas por el Estado para dar cumplimiento a la sentencia, se determinó que las acciones realizadas por los Ministerios y las autoridades de control deben fortalecerse para detener la minería ilegal en el Río Atrato y para recuperarlo, por lo que se hacen necesarias medidas adicionales (página 3 del Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca). Así las cosas, es claro que conforme al Auto de 17 de marzo de 2026 de la Sección Cuarta, Subsección B del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dichas medidas deben fortalecerse para combatir la minería ilegal. Por esa razón, y también teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por esta entidad en el Consejo de Seguridad Presidencial realizado en Cali, Valle del Cauca, el 07 de agosto de 2026, y señalado en el numeral 14 del acta de reunión de trabajo de esa fecha; una medida adicional que puede adoptar la DIAN para ayudar a combatir la minería ilegal, en el marco de su competencia, es restringir aún más los lugares de ingreso de esas mercancías; mientras que otras entidades de control pueden evaluar la posibilidad de crear licencias o vistos buenos o registros. Al respecto, es importante destacar que la creación de esos vistos buenos o licencias o de registros no está en manos de la autoridad aduanera, sino de otras autoridades. Ahora bien, para materializar la medida de restricción, esta Dirección hizo un estudio de las principales aduanas de ingreso de dichas mercancías (a partir de la información registrada en el *Formulario 500 – Declaración de Importación*, consultada a través del catálogo de producción del *Data Unity Catalog*), encontrando que para septiembre de 2026, la mayor cantidad de maquinaria importada, medida en valor FOB, en peso y en cantidad de operaciones, se da en Bogotá, Cartagena y Buenaventura. Con base en esos datos, se determinó que, para evitar mayores impactos logísticos, que no era conveniente mantener como una de las jurisdicciones de ingreso a Buenaventura, dado que por ahí ingresa una parte

Información Pública Reservada

			El perfilamiento del importador y del usuario final. La identificación y trazabilidad individual de los equipos. La verificación de la actividad económica, proyecto o contrato que sustenta la importación. La acreditación del destino previsto para la maquinaria. La verificación de los documentos que permitan establecer la legalidad y finalidad de la operación. El seguimiento posterior al levante cuando las características de la operación así lo ameriten. La articulación de información entre las entidades con competencia en materia aduanera, minera, ambiental y de control territorial. Este enfoque permitiría **fortalecer el control sobre las operaciones de mayor riesgo sin afectar innecesariamente aquellas que acrediten condiciones de legalidad, trazabilidad y destino claramente identificado**. **4. Inclusión de Barranquilla** En este contexto, ASOPORTUARIA considera conveniente que la **jurisdicción aduanera de Barranquilla** sea incluida dentro de los lugares habilitados para el ingreso de las mercancías contempladas en el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. La inclusión de Barranquilla permitiría mantener una alternativa logística eficiente para las mercancías destinadas a una amplia zona de influencia de la región Caribe y evitar recorridos terrestres		importante de la mercancía que llega a departamentos como Chocó o Antioquia, por donde cruza el rio Atrato. Por su parte, la permanencia de la jurisdicción de Riohacha como una de las jurisdicciones de ingreso de la maquinaría amarilla obedeció al hecho de que la mayor parte de la mercancía que ingresa por esa Dirección Seccional se queda en la misma, en tanto es utilizada en la explotación mineral de manera legal que se da en la zona, y que constituye uno de los principales sectores de exportación del país. De esa forma, no se accede a la solicitud de mantener a la jurisdicción de Barranquilla, ni a la solicitud de establecer otras medidas de control alternativas, en tanto la DIAN ya ha implementado varias que no han dado los resultados esperados por el Gobierno nacional o por la Corte Constitucional o el Tribunal Administrativo de Cundinamarca.

Información Pública Reservada

			adicionales que no necesariamente aportan valor al objetivo de control perseguido por la medida. De igual manera, permitir el ingreso por Barranquilla facilitaría que la DIAN pueda mantener sus mecanismos de control y gestión del riesgo sobre estas operaciones, aprovechando la infraestructura y los procedimientos existentes en la jurisdicción aduanera. Consideramos que esta alternativa resulta compatible con el propósito del proyecto, en la medida en que **la ampliación de los lugares habilitados no implica necesariamente una reducción del control**, siempre que se acompañe de mecanismos adecuados de perfilamiento, trazabilidad y seguimiento. **5. Propuesta de ASOPORTUARIA** Con el ánimo de contribuir constructivamente al proceso de elaboración de la regulación, ASOPORTUARIA propone que la DIAN evalúe un esquema que combine: **i.** La definición de lugares habilitados que permitan atender adecuadamente las diferentes cadenas logísticas regionales; **ii. El fortalecimiento de los mecanismos de gestión y perfilamiento del riesgo;** **iii.** La identificación y trazabilidad de la maquinaria desde su importación hasta su destino final; **iv.** La verificación de la actividad económica, proyecto o contrato que justifique la importación, cuando corresponda; y **v.** El seguimiento posterior de aquellas operaciones que, de acuerdo con los		

Información Pública Reservada

			criterios de la DIAN, presenten mayores niveles de riesgo. Este esquema permitiría mantener el **objetivo de control que inspira la modificación normativa**, procurando al mismo tiempo que las operaciones legítimas puedan desarrollarse de manera eficiente y que las medidas regulatorias se concentren en aquellos casos que efectivamente requieran una mayor intervención de la autoridad. **6. Solicitud** Por las consideraciones anteriores, **ASOPORTUARIA solicita respetuosamente a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN**: **Primero.** Revisar la concentración de los lugares de ingreso prevista en el artículo 3 del proyecto de resolución, considerando los efectos que pueda generar sobre las cadenas logísticas regionales. habilitados para el ingreso de las mercancías contempladas en el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. **Segundo.** Incluir la **jurisdicción aduanera de Barranquilla** dentro de los lugares habilitados para el ingreso de las mercancías contempladas en el numeral 5 del artículo 125 de la Resolución 46 de 2019. **Tercero.** Complementar la medida mediante mecanismos de **gestión y perfilamiento del riesgo**, que permitan focalizar los controles sobre las operaciones que presenten mayores niveles de exposición. **Cuarto.** Fortalecer los mecanismos de **trazabilidad y seguimiento de la**		

Información Pública Reservada

			maquinaria, desde su ingreso al territorio aduanero nacional hasta su destino final. **Quinto.** Considerar la posibilidad de desarrollar una **mesa técnica con ASOPORTUARIA y sus asociados**, con el propósito de revisar conjuntamente los aspectos operativos y logísticos de la medida y explorar alternativas que permitan fortalecer el control aduanero sin afectar innecesariamente las operaciones legítimas de comercio exterior. ASOPORTUARIA reitera su disposición de **trabajar conjuntamente con la DIAN en la construcción de mecanismos de control efectivos y focalizados**, que contribuyan a combatir la minería ilegal y, simultáneamente, permitan preservar la eficiencia, competitividad y seguridad de las cadenas logísticas del país. Agradecemos la atención prestada a los comentarios de **ASOPORTUARIA y sus asociados**, y esperamos que sean considerados dentro del proceso de análisis y expedición de la resolución. Cordialmente, **Carlos J. González E. Zoraida Molina Director Ejecutivo Presidente Consejo Directivo ASOPORTUARIA ASOPORTUARIA**		

Andrea Caicedo Langthon
Directora de Gestión de Aduanas

Información Pública Reservada

ANEXO 2

Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2026

Señores
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE ADUANAS (A)
DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN
Bogotá D.C.

Asunto: **Comentarios y propuestas de modificación al proyecto de resolución que modifica la Resolución 046 de 2019**

Cordial saludo,

En el marco del proceso de participación ciudadana adelantado por la DIAN respecto del proyecto de resolución mediante el cual se modifica la Resolución 046 de 2019, Ecopetrol S.A. presenta las siguientes observaciones, comentarios y propuestas de ajuste normativo, construidos a partir de la experiencia operativa de la Compañía en el desarrollo de sus operaciones de comercio exterior y de la gestión aduanera asociada a las actividades industriales y comerciales correspondientes o relacionadas con la exploración, explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización de hidrocarburos, sus derivados y productos y en el marco de la transición energética.

Las situaciones identificadas corresponden a aspectos que, desde la práctica operativa y el cumplimiento de las obligaciones aduaneras, han generado dificultades, incertidumbres jurídicas o limitaciones para el desarrollo eficiente de las operaciones. En tal sentido, las propuestas formuladas tienen como propósito contribuir al fortalecimiento del régimen aduanero colombiano, promoviendo simultáneamente la facilitación del comercio, la seguridad jurídica, la gestión eficiente del riesgo, la competitividad empresarial y el adecuado ejercicio de control por parte de la Administración Aduanera.

A continuación, se presentan las situaciones identificadas, las propuestas de ajuste normativo y los argumentos que sustentan cada una de ellas para consideración de la DIAN en el marco del proceso de revisión y expedición de la resolución:

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
124	**Situación 1:** Actualmente, el numeral 4.1 del artículo 124 de la Resolución 46 de 2019 mantiene la excepción para los OEA importadores frente a la obligación de presentar declaración anticipada. No obstante, las modificaciones introducidas por el Decreto 659 de 2024 establecieron un nuevo esquema de declaración anticipada obligatoria para la generalidad de las importaciones, cuya aplicación quedó condicionada a la entrada en funcionamiento de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN. En el mismo sentido, el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019, relacionado con la consecuencia derivada de no presentar declaración anticipada cuando esta sea obligatoria, será derogado por el Decreto 659 de 2024 bajo la misma condición de entrada en operación de dichos servicios informáticos. Esta situación genera incertidumbre respecto al tratamiento que recibirán los Operadores Económicos Autorizados (OEA) frente a la obligación de presentar declaración anticipada y la continuidad de los beneficios asociados a su condición de usuarios de confianza. **Situación 2:** Se evidencia que los artículos 123 y 124 de la Resolución 46 de 2019, que desarrollan las disposiciones relacionadas con la declaración anticipada de importación, no contemplan una excepción específica para las importaciones de petróleo, combustibles líquidos derivados del petróleo transportados por oleoductos y/o poliductos, ni para mercancías destinadas a las actividades de los sectores minero-energético, hidrocarburos, gas o energía eólica. En consecuencia, estas operaciones quedan sujetas a las reglas generales previstas para la presentación de declaraciones anticipadas, sin considerar las particularidades operativas, logísticas y estratégicas	**Propuesta 1:** Solicitar que se mantenga expresamente el tratamiento diferencial para los Operadores Económicos Autorizados (OEA) tipo importador respecto de la obligación de presentar declaración anticipada, incluyendo una excepción expresa en cualquier futura reglamentación o desarrollo normativo que implemente esquemas generalizados de declaración anticipada obligatoria. **Propuesta 2:** Se propone incorporar dentro del artículo 124 una disposición expresa que reconozca como excepción a la obligación de presentar declaración anticipada las importaciones de petróleo y/o combustibles líquidos derivados del petróleo realizadas por poliductos y/u oleoductos, en concordancia con lo previsto en el numeral 5 del parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el Decreto 659 de 2024, así como para las mercancías destinadas a operaciones de los sectores minero-energético, hidrocarburos, gas y energía eólica aún cuando se trata de bienes requeridos para garantizar la continuidad operativa, la atención de emergencias, el mantenimiento de infraestructura crítica o la ejecución de proyectos estratégicos para el país.	**Argumento 1:** Los OEA son operadores previamente calificados por la DIAN bajo estándares superiores de cumplimiento, seguridad y gestión del riesgo. En consecuencia, resulta coherente que conserven medidas de facilitación aduanera diferenciadas, evitando que la implementación de obligaciones generales de declaración anticipada elimine beneficios inherentes a la certificación OEA y reduzca los incentivos para mantener dicha condición. **Argumento 2:** La incorporación expresa de esta excepción en la reglamentación resulta necesaria para asegurar la debida armonización entre la resolución y el decreto reglamentario, evitando interpretaciones divergentes sobre la obligación de presentar declaración anticipada en este tipo de operaciones. Adicionalmente, las importaciones de petróleo y combustibles líquidos transportados por oleoductos y poliductos poseen características logísticas y operativas particulares que fueron reconocidas por el propio Gobierno Nacional al incluirlas dentro de las excepciones del artículo 175. Por tal razón, mantener dicha previsión en el desarrollo reglamentario contribuye a la seguridad jurídica de los operadores, facilita el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y garantiza la continuidad de actividades asociadas al abastecimiento energético del país. La naturaleza de las operaciones desarrolladas por los sectores de hidrocarburos, gas, minería y energía difiere sustancialmente de las cadenas logísticas tradicionales de importación, debido a que con frecuencia requieren la adquisición e ingreso urgente de repuestos críticos, equipos

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
	asociadas a industrias que resultan fundamentales para el abastecimiento energético y el desarrollo económico del país		especializados, materiales para mantenimiento correctivo y bienes necesarios para preservar la continuidad de activos considerados estratégicos para la seguridad y el abastecimiento energético nacional. La imposición de una obligación general de declaración anticipada, sin contemplar excepciones para este tipo de operaciones, puede generar restricciones operativas, mayores tiempos de respuesta frente a contingencias y riesgos para la continuidad de la producción y el transporte de energía e hidrocarburos. En este contexto, la incorporación de un tratamiento diferencial resulta consistente con un enfoque de gestión del riesgo y facilitación del comercio, permitiendo que la autoridad aduanera mantenga los controles necesarios sin afectar de manera desproporcionada actividades de interés público y relevancia estratégica para el país.

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
278	El art 278 que regula la modalidad de entrega urgente por necesidad apremiante solo cubre algunas mercancías de carácter estratégico para el sector energético del país, tales como: como petróleo, gasolinas para motor, carburantes tipo gasolina, queroseno, gasóleos (gasoils) y fuelóleos (fueloils). Lo anterior limita la posibilidad de utilizar mecanismos ágiles de nacionalización para mercancías estratégicas del sector energético, aun cuando su importación pueda ser requerida para atender necesidades operativas urgentes, contingencias logísticas, continuidad del abastecimiento o situaciones que puedan afectar la seguridad energética del país en especial en situaciones como el fenómeno del niño.	Solicitud de modificación y ampliación del artículo 278 de la Resolución 000046 de 2019 se fundamenta técnicamente en la necesidad de incorporar, bajo la modalidad de Entrega Urgente por necesidad apremiante, los productos derivados del petróleo e insumos indispensables para la cadena de combustibles, gases e industria petroquímica. Específicamente, se requiere la inclusión de productos derivados del petróleo, gases energéticos clave (butano, isobutano) y de insumos químicos transversales (sodas, metanol, hexano, etanol y bases lubricantes). Propuesta de redacción del artículo: Artículo 278. Entrega urgente por necesidad apremiante. Podrán importarse bajo esta modalidad, las siguientes mercancías: (...) 8. Petróleo, gasolina para motores, carburantes tipo gasolina, gasoils y fueloils, gas natural licuado (ya incluido en el proyecto de modificación), butano, isobutano y de insumos químicos transversales (sodas, metanol, hexano, etanol y bases lubricantes).	El acceso a la modalidad de entrega urgente para las mercancías requeridas para garantizar la continuidad de las operaciones y el abastecimiento energético nacional contribuye a mitigar riesgos de desabastecimiento, atender contingencias operativas y asegurar la disponibilidad oportuna de bienes críticos para la infraestructura energética del país. Esta medida resulta consistente con el tratamiento diferencial que el régimen aduanero ya reconoce para determinadas operaciones del sector de hidrocarburos, y puede implementarse sin afectar las facultades de control de la DIAN, mediante mecanismos de trazabilidad, gestión del riesgo y fiscalización posterior. De esta manera, se logra un equilibrio entre la facilitación del comercio y la protección de un servicio esencial para la economía y la seguridad energética nacional. En el caso específico de las Refinerías, las corrientes intermedias de isobutano, butanos y butilenos son utilizadas como carga en las unidades de alquilación (materia prima), donde se transforman en alquilato, un componente de alto octanaje y bajo contenido de azufre, fundamental en la formulación de gasolinas motor (corriente y extra). Actualmente, se presenta un déficit estructural de isobutano, lo cual requiere: i) importación de butanos para su posterior transformación en isobutano en la unidad Butamer en la Refinería de Cartagena y ii) importación de isobutano e internación de isobutano para la Refinería de Barrancabermeja, con el fin de maximizar la carga de las unidades de alquilación y optimizar la producción de gasolinas de alto valor. La producción de alquilato es

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			esencial para el cumplimiento de las especificaciones de calidad de combustibles establecidas en la regulación nacional y para garantizar el abastecimiento de gasolinas en el país. En este sentido, las refinerías priorizan el uso de estas corrientes para maximizar la producción de gasolinas y reducir la dependencia de importaciones requeridas para abastecer la demanda del país. Se estima que la importación de una parcela de 30.000 bls de isobutano en la Refinería de Barrancabermeja habilita la producción de 44.000 bls de componente de alto octano y bajo azufre utilizado en las preparaciones de gasolinas, mientras que la importación de una parcela de 20.000 bls de normal butano en la Refinería de Cartagena habilita la producción de 40.000 bls. Por lo tanto, la disponibilidad de la modalidad de importación por entregas urgente para el isobutano y butano asegura la disponibilidad de materia prima que habilita la producción de gasolina permitiendo: i) fortalecer la seguridad energética del país y la confiabilidad del abastecimiento, ii) facilita el cumplimiento de las especificaciones ambientales y técnicas de los combustibles, iii) optimiza el uso de las corrientes disponibles en las refinerías, y iv) reduce la dependencia de gasolina terminada importada. En términos generales, los tiempos de nacionalización ordinaria del butano e isobutano e insumos químicos transversales en lugar de arribo pueden tomar aproximadamente entre dos y tres días, siempre que se cuente oportunamente con los documentos aduaneros requeridos para tal fin. Sin

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			embargo, debido a las particularidades de estas mercancías, la metodología de determinación del precio y las prácticas comerciales propias del sector, la factura comercial no siempre es emitida o puesta a disposición del importador de manera inmediata, lo que puede dificultar el adelanto de los trámites de nacionalización antes del arribo del buque al territorio nacional. Por el contrario, una operación de importación bajo la modalidad de entrega urgente. en la cual no se requiere agotar previamente el proceso de nacionalización para disponer de la mercancía, puede tomar aproximadamente tres horas, lo que representa una reducción significativa en los tiempos de disponibilidad del producto y favorece la continuidad de las operaciones que dependen de su suministro oportuno Lo anterior permite concluir que los tiempos asociados a una importación ordinaria (presentación, aceptación con la entrega de los documentos soporte, pago y levante de la declaración de importación) podrían incidir en la oportunidad y cumplimiento de las formalidades aduaneras y generar demoras en el proceso de nacionalización de las mercancías. Así mismo, garantizar con una nacionalización por entregas urgente de isobutano y normal butano asegura la disponibilidad de materia prima que permite fortalecer la seguridad energética del país y la confiabilidad del abastecimiento, facilita el cumplimiento de las especificaciones ambientales y técnicas de los combustibles, optimiza el uso de las corrientes disponibles en las refinerías, reduciendo la dependencia de gasolina terminada importada.

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			Con fundamento en los argumentos expuestos anteriormente, se propone ampliar el listado de bienes que pueden importarse bajo la modalidad de entrega urgente por necesidad apremiante, con el fin de incluir el butano. Lo anterior, con el propósito de garantizar el suministro continuo e ininterrumpido de estos productos, optimizar los tiempos de permanencia de las embarcaciones y evitar la generación de sobrecostos logísticos. Asimismo, dicha medida contribuiría a asegurar la disponibilidad oportuna en la infraestructura portuaria, así como la atención expedita de las ventanas de descarga y de las operaciones de almacenamiento y transporte. Lo anterior resulta particularmente relevante si se considera que cualquier demora asociada a los trámites de nacionalización puede generar afectaciones en la cadena de suministro, ocasionar sobrecostos logísticos y comprometer el abastecimiento oportuno del mercado nacional. En este sentido, la modalidad de entrega urgente permite asegurar el abastecimiento oportuno de estos productos, al reducir los tiempos asociados al proceso de nacionalización y facilitar su disponibilidad inmediata para atender las necesidades del mercado. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de culminar el proceso de importación dentro de los dos (2) meses siguientes al levante especial otorgado por la autoridad aduanera.

Información Pública Reservada

Articulo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
355	El numeral 1 del artículo 355 de la Resolución 46 de 2019 establece que, cuando las mercancías importadas al amparo de mercancías importadas con franquicia ó una exención arancelaria prevista, y se vayan a dejar en libre disposición, debe realizarse la modificación de la declaración de importación y la liquidación de los tributos aduaneros correspondientes. Si bien la norma permite la aplicación de las rebajas y metodologías previstas en los artículos 357. 359 y 364 para mercancías usadas, obsoletas, averiadas, dañadas, deterioradas o sujetas a depreciación, existen bienes utilizados en actividades de exploración, producción, transporte y refinación de hidrocarburos cuyo valor comercial residual puede llegar a ser significativamente inferior al valor resultante de las metodologías actualmente previstas, generando dificultades para su disposición final, comercialización o aprovechamiento económico.	Incorporar un tratamiento especial para las mercancías importadas al amparo de franquicias o exenciones arancelarias utilizadas en actividades de exploración, producción, transporte, refinación y demás operaciones de la cadena de hidrocarburos, de manera que, cuando dichas mercancías hayan cumplido su finalidad económica, operativa o técnica y su valor comercial residual sea nulo o marginal, su disposición final, enajenación, venta, aprovechamiento, reciclaje o gestión bajo esquemas de economía circular pueda realizarse sin la obligación de liquidar y pagar tributos aduaneros, previa demostración del tiempo de uso, estado del bien y valor residual mediante soportes técnicos, contables o comerciales.	Las mercancías importadas bajo el beneficio establecido para el sector de hidrocarburos corresponden generalmente a equipos, maquinaria, herramientas, repuestos y bienes de capital que permanecen durante largos periodos al servicio de actividades de exploración, producción, transporte y refinación. Como consecuencia de su uso continuo, estos bienes experimentan una depreciación significativa que reduce sustancialmente su valor económico y comercial. En este contexto, exigir el pago de los tributos correspondientes puede generar cargas desproporcionadas frente al valor real del activo o mercancía al momento de su disposición final.
472	Aunque el artículo 472 prevé la posibilidad de solicitar prórroga para finalizar el tránsito aduanero, la regulación no establece criterios específicos para operaciones de alta complejidad logística amparadas en una misma DUTA. tales como aquellas que involucran un número significativo de vehículos, cargas sobredimensionadas, equipos para proyectos estratégicos o mercancías destinadas al sector minero-energético. Esta situación genera incertidumbre sobre la procedencia de la ampliación de los plazos y sobre los criterios que deben ser considerados por la autoridad aduanera para evaluar estas solicitudes.	Incorporar dentro del artículo 472 criterios objetivos para la autorización de prórrogas, incluyendo expresamente operaciones amparadas por una misma DUTA que involucren múltiples vehículos, cargas extradimensionadas. restricciones de movilidad, requerimientos de seguridad o mercancías destinadas a proyectos estratégicos de los sectores de hidrocarburos, gas, energía o minería.	Si bien la normativa vigente contempla la posibilidad de solicitar prórrogas para la finalización de operaciones de tránsito aduanero, no establece parámetros específicos que permitan considerar la complejidad logística de determinadas operaciones. En proyectos industriales y energéticos es frecuente que una sola DUTA ampare el traslado de múltiples vehículos, equipos de gran tamaño o cargas especiales que requieren movilizaciones escalonadas, acompañamiento de seguridad o restricciones de circulación. En estos casos, la incorporación de criterios objetivos para la concesión de prórrogas fortalecería la seguridad jurídica de los operadores, promovería una gestión del riesgo más eficiente y evitaría contingencias derivadas de circunstancias logísticas ajenas

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			al control del usuario aduanero, sin afectar las facultades de control de la autoridad aduanera.
179	Actualmente, el artículo 179 de la Resolución 46 de 2019, cuyo título hace referencia a la habilitación de lugares para el ingreso y salida de energía eléctrica y/o gas, contempla expresamente la posibilidad de que un interesado solicite la utilización de un punto habilitado para operaciones de exportación. Sin embargo, la disposición no prevé de manera expresa una alternativa equivalente para las operaciones de importación, siendo incoherente con el alcance general del artículo lo que genera una asimetría normativa y limita la flexibilidad operativa de los usuarios aduaneros que requieren efectuar ingresos de energía eléctrica y/o gas.	Se realiza propuesta modificar el artículo 179 de la Resolución 46 de 2019 con el fin de incorporar expresamente la posibilidad de autorizar la utilización de punto de ingreso habilitado para operaciones de importación, las siguientes son las opciones (texto en azul) para modificación del artículo: **Opción 1: ARTÍCULO 179. Habilitación del punto de ingreso y/o salida para la importación y/o exportación de energía eléctrica y/o gas.** La Subdirección de Gestión de Registro Aduanero lo habilitará, previa solicitud de la empresa interesada. Esta habilitación, de acuerdo con las circunstancias, podrá ser permanente o transitoria. Cuando por necesidades logísticas de la operación, se requiera que un punto de exportación habilitada previamente a un exportador sea utilizado por otra empresa interesada, la Dirección Seccional en cuya jurisdicción se encuentre el punto, podrá autorizar su utilización. La empresa interesada deberá cumplir las obligaciones establecidas en este capítulo. En el acto de habilitación del punto de ingreso para la importación, la empresa solicitante podrá solicitar que dicho punto sea utilizado por terceros. En consecuencia, las mercancías importadas a través del punto habilitado podrán	La solicitud de modificación normativa encuentra sustento en las necesidades actuales de aprovisionamiento de gas natural, las cuales requieren que los importadores de GNL puedan utilizar aquellos puntos de importación habilitados a terceros. Esta medida reviste especial urgencia, considerando que Colombia enfrenta una coyuntura crítica para garantizar el abastecimiento oportuno de energía eléctrica y gas natural ante la inminente ocurrencia del fenómeno de El Niño 2026-2027. Lo anterior resulta particularmente relevante si se tiene en cuenta que las plantas térmicas deberán operar a su máxima capacidad con el fin de preservar la confiabilidad y seguridad del sistema energético nacional. En este contexto, se proyecta que, a partir de octubre de 2026, se inicie la importación de GNL por la costa Pacífica, con una entrega estimada al Sistema Nacional de Transporte (SNT) de aproximadamente 60.000 KPCD. En consecuencia, resulta necesario que, la normativa aduanera se adecúe a las necesidades operativas y logísticas que se requieren, habilitando mecanismos que permitan a los importadores hacer uso de puntos de importación de gas habilitados a terceros. La necesidad de esta adecuación regulatoria se

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
		corresponder tanto al titular de la habilitación como a terceros autorizados para su uso. **Opción 2: ARTÍCULO 179. Habilitación del punto de ingreso y/o salida para la importación y/o exportación de energía eléctrica y/o gas.** La Subdirección de Gestión de Registro Aduanero lo habilitará, previa solicitud de la empresa interesada. Esta habilitación, de acuerdo con las circunstancias, podrá ser permanente o transitoria. Cuando por necesidades logísticas de la operación, se requiera que un punto de ingreso y/o salida para la importación y/o exportación habilitado previamente a un importador y/o exportador sea utilizado por otra empresa interesada, la Dirección Seccional en cuya jurisdicción se encuentre el punto, podrá autorizar su utilización. La empresa interesada deberá cumplir las obligaciones establecidas en este capítulo.	evidencia al observar que el artículo 179 ya contempla expresamente la posibilidad de utilizar infraestructura habilitada para terceros en materia de exportaciones. Sin embargo, no existe una disposición equivalente para las importaciones. En este sentido, la incorporación de esta posibilidad para las operaciones de importación permitiría facilitar la atención oportuna de las necesidades energéticas del país.
No existe	Actualmente, los usuarios aduaneros pueden solicitar a la DIAN el acceso a la información relacionada con su calificación o perfil de riesgo mediante el ejercicio del derecho de petición, en línea con lo señalado por el Consejo de Estado - Sentencia 27067 del 13 de marzo de 2025. No obstante, al tratarse de un mecanismo reactivo y de atención individual, los operadores de comercio exterior no cuentan con una herramienta permanente, estandarizada y de consulta directa que facilite el monitoreo oportuno de su perfil de riesgo, la identificación de oportunidades de mejora y la adopción de acciones preventivas orientadas al fortalecimiento del cumplimiento aduanero.	Implementar dentro de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN un mecanismo permanente de consulta que permita a los usuarios aduaneros acceder de forma directa, segura y periódica a su nivel o calificación de riesgo, así como a los principales factores o variables que inciden en dicha clasificación. Asimismo, establecer un procedimiento digital para solicitar la revisión o actualización de la calificación cuando existan cambios relevantes en el comportamiento de cumplimiento del usuario o cuando este considere que la información utilizada para su valoración no refleja adecuadamente su situación actual.	Si bien actualmente los usuarios aduaneros pueden acceder a esta información a través del derecho de petición, la implementación de un mecanismo de consulta permanente y estandarizado fortalecería los principios de transparencia, eficiencia administrativa y facilitación del comercio. Adicionalmente, permitiría a los operadores monitorear de manera continua su desempeño frente al Sistema de Gestión del Riesgo, adoptar acciones preventivas para mejorar sus indicadores de cumplimiento y reducir la necesidad de trámites administrativos individuales ante la autoridad aduanera. Lo anterior contribuiría a una relación más colaborativa entre la DIAN y los usuarios de comercio exterior, promoviendo una cultura de cumplimiento voluntario y una gestión más eficiente del riesgo aduanero.

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
No existe	Actualmente, la normativa aduanera colombiana no contempla un régimen especial integral para proyectos energéticos estratégicos, a pesar de que estos proyectos son fundamentales para garantizar la seguridad energética, la confiabilidad del sistema, la continuidad del abastecimiento de combustibles y el desarrollo económico del país. En consecuencia, la importación de equipos, repuestos, materiales y bienes requeridos para la ejecución, expansión, mantenimiento o atención de contingencias en infraestructura energética debe someterse a los procedimientos y tiempos ordinarios previstos en la legislación aduanera. Esta situación puede generar demoras en la ejecución de proyectos de interés nacional, incrementar costos logísticos y operativos, afectar cronogramas de construcción y mantenimiento de infraestructura crítica, así como limitar la capacidad de respuesta ante contingencias que comprometan la producción, transporte, refinación, almacenamiento o suministro de hidrocarburos, combustibles y energía.	Crear un Régimen Aduanero Especial para Proyectos Energéticos Estratégicos, aplicable a las empresas y proyectos declarados como de importancia estratégica para el abastecimiento y la seguridad energética nacional. Este régimen podría contemplar medidas de facilitación tales como: • Procedimientos aduaneros simplificados y expeditos para la importación de bienes destinados a proyectos estratégicos. • Tratamiento prioritario en los procesos de inspección, levante y control aduanero. • Ampliación de las causales para acceder a modalidades especiales de importación, incluyendo entregas urgentes. • Flexibilización de determinados requisitos operativos y documentales cuando se trate de situaciones de contingencia o riesgo para la continuidad del servicio. • Mecanismos de coordinación entre la DIAN y las entidades del sector minero-energético para la atención prioritaria de operaciones críticas. • Esquemas de gestión del riesgo diferenciados para empresas con altos estándares de cumplimiento y relevancia estratégica para el país. Lo anterior permitiría fortalecer la competitividad del sector energético, reducir los riesgos de desabastecimiento, garantizar la continuidad operativa de la infraestructura crítica y contribuir al cumplimiento de los objetivos de seguridad energética nacional.	La ausencia de un régimen aduanero especial para proyectos energéticos estratégicos desconoce la relevancia que estos tienen para la seguridad energética, la confiabilidad de los sistemas de producción y transporte de energía, la continuidad del abastecimiento de combustibles y el desarrollo económico del país. En la actualidad, las mercancías requeridas para la construcción, expansión, mantenimiento o atención de contingencias en infraestructura crítica deben someterse a los procedimientos aduaneros ordinarios, diseñados para operaciones comerciales generales y no para actividades cuya oportunidad de ejecución resulta determinante para garantizar la prestación de servicios esenciales. La naturaleza de los proyectos de los sectores de hidrocarburos, gas, refinación, transporte por ductos, generación y transmisión de energía exige la disponibilidad oportuna de equipos especializados, repuestos críticos, materiales de construcción y bienes de capital, cuya demora en el ingreso al territorio aduanero nacional puede afectar cronogramas de ejecución, incrementar costos operativos y generar impactos sobre la continuidad operacional de activos estratégicos. Esta situación cobra mayor relevancia en eventos de emergencia o contingencia, donde la rapidez en el aprovisionamiento de bienes resulta fundamental para mitigar riesgos de desabastecimiento, interrupciones del servicio o afectaciones a la infraestructura energética. Por lo anterior, resulta procedente incorporar mecanismos de facilitación

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
			aduanera para proyectos energéticos estratégicos, sustentados en principios de gestión del riesgo, continuidad de servicios esenciales y competitividad del país. Un tratamiento diferencial para este tipo de operaciones no implica una disminución de los controles de la autoridad aduanera, sino la adopción de procedimientos más ágiles y proporcionales que reconozcan el interés público asociado a estas actividades y permitan equilibrar de manera adecuada los objetivos de control, facilitación del comercio y seguridad energética nacional. De esta forma, se fortalecería la capacidad del país para ejecutar proyectos estratégicos, atender contingencias operativas y garantizar el suministro confiable de energía e hidrocarburos en beneficio de la economía y de la población.

Información Pública Reservada

Artículo	Situación operativa identificada	Propuesta	Argumento
No existe	Los artículos **582 a 585 del Decreto 1165 de 2019 establecen que la DIAN administrará un Sistema de Gestión del Riesgo como herramienta para la prevención, control y fiscalización, basado en una evaluación integral de riesgos tributarios, aduaneros, cambiarios y administrativos de los usuarios de comercio exterior. Dicho sistema constituye el fundamento para la segmentación, perfilamiento, priorización de controles y adopción de tratamientos diferenciados por parte de la autoridad aduanera. Por su parte, la Ley 2586 de 2026 dispuso que los allanamientos no serán registrados en el sistema INFAD, mitigando su impacto como antecedente sancionatorio. Sin embargo, la normativa reglamentaria vigente, en particular la <Resolución 46 de 2019>, no contiene disposiciones que aclaren de manera expresa cómo deben ser tratados los mecanismos de cumplimiento voluntario dentro del Sistema de Gestión del Riesgo ni cuál es su incidencia en la evaluación integral de riesgos tributarios, aduaneros, cambiarios y administrativos realizada por la DIAN. Esta ausencia de precisión genera incertidumbre para los operadores de comercio exterior, quienes desconocen si actuaciones orientadas al cumplimiento voluntario, como el allanamiento o el reconocimiento de infracciones, pueden ser consideradas dentro de otros componentes o variables de riesgo distintos al INFAD, afectando eventualmente su perfil de riesgo, los tratamientos de facilitación o los beneficios asociados a programas de confianza como el OEA.	Incorporar una disposición que establezca expresamente el tratamiento de las infracciones reconocidas voluntariamente para efectos de la gestión del riesgo aduanero, indicando si estas serán valoradas de manera diferenciada frente a aquellas detectadas mediante actuaciones de fiscalización, así como su impacto en la evaluación y mantenimiento de la calidad OEA.	La transparencia en los criterios de evaluación del riesgo fortalece la seguridad jurídica, incentiva el cumplimiento voluntario y favorece la corrección temprana de incumplimientos. Si la normativa busca promover el allanamiento como mecanismo de eficiencia administrativa, resulta necesario que los operadores conozcan claramente sus efectos sobre la gestión del riesgo y la certificación OEA, evitando que la incertidumbre regulatoria desincentive su utilización.

Información Pública Reservada

Ecopetrol S.A. reitera su disposición de continuar participando en los espacios de diálogo técnico y construcción normativa promovidos por la DIAN, aportando su experiencia y conocimiento en las operaciones de comercio exterior asociadas al sector energético, con el propósito de contribuir al desarrollo de una regulación que fortalezca el control aduanero sin afectar la continuidad y eficiencia de las operaciones estratégicas para el país.

Agradecemos la atención prestada a las observaciones y propuestas aquí presentadas, y solicitamos respetuosamente que las mismas sean consideradas durante el proceso de análisis y expedición de la resolución.

Cordialmente,

Firmado por:
Julio Alberto Bula Miranda

JULIO ALBERTO BULA MIRANDA
Líder OEA
ECOPETROL S.A.

Información Pública Reservada