

## Informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedido por el presidente de la República

Datos básicos					
Nombre de la entidad		Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN			
Responsable del proceso		Gustavo Alfredo Peralta Figueredo			
Nombre del proyecto de regulación		Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1165 de 2019			
Objetivo del proyecto de regulación		Modificar el procedimiento de importación para garantizar el efectivo control de mercancía y de viajeros; otorgar seguridad jurídica a algunas operaciones de comercio exterior; dar claridad sobre la existencia o las condiciones de tiempo, modo y lugar para el cumplimiento de algunas obligaciones; optimizar procesos logísticos, facilitar la comprensión de algunas disposiciones normativas del Decreto 1165 de 2019.			
Fecha de publicación del informe		3 de mayo de 2024			
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:		Quince (15) días			
Fecha de inicio		17 de noviembre de 2023			
Fecha de finalización		2 de diciembre de 2023			
Enlace donde estuvo la consulta pública		<a href="https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/portal/Minhacienda/pages_normativa/ProyectoDecretos/proyectosdecretosagendaregulatoria2023">https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/portal/Minhacienda/pages_normativa/ProyectoDecretos/proyectosdecretosagendaregulatoria2023</a>			
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		Página web Ministerio de Hacienda y Crédito Público			
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		Página web Ministerio de Hacienda y Crédito Público			
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes		56			
Número total de comentarios recibidos		307			
Número de comentarios aceptados		61	%	19,86%	
Número de comentarios aceptados parcialmente		129	%	42,01%	
Número de comentarios no aceptados		117	%	38,11%	
Número total de artículos del proyecto		65			
Número total de artículos del proyecto con comentarios		46	%	70,8%	
Número total de artículos del proyecto modificados		33	%	50,1%	
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	17/11/2023	Ricardo Garcia (gerencia@ctwas.com)	El ciudadano indica, en relación con el artículo 18 del proyecto de decreto publicado (artículo 175 del Decreto 1165 de 2019), que: <i>"Hay que entender que en el comercio exterior hay muchísimas variables tales como cambios en pesos de basculas, envíos de documentación de los importadores tardíos, adelantamiento de aviones y motonaves, lo cual haría casi imposible para que TODAS LAS DECLARACIONES DE IMPOTACION SE PRESENTARAN DE MANERA ANTICIPADA, el deber ser sería que la oportunidad para declarar de las 48 horas antes sea UNICAMENTE PARA DECLARACIONES ANTICIPADAS OBLIGATORIAS"</i> .	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones por regla general deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que, en efecto, es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada. En el parágrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo haga, deba pagar la sanción prevista en el decreto 920 de 2023.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a la modificación sugerida, pues el proyecto contempló las excepciones a la obligatoriedad de la presentación de la declaración anticipada.</p>

2	17/11/2023	Paula García (pagarcia2012@hotmail.com)	La ciudadana indica: <i>“Quiero manifestar mi inconformismo con los nuevos plazos que quieren implementar para la elaboración de las declaraciones de renta para personas naturales y jurídicas para el próximo año 2024. Considero que es muy corto el plazo, teniendo en cuenta que nosotros los contadores públicos debemos trabajar con varias personas naturales y jurídicas para obtener ingresos que nos permitan sobrevivir. Comedidamente solicito que los plazos continúen como hasta ahora se han manejado. Gracias”.</i>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>El objeto del presente proyecto es modificar el procedimiento de importación para garantizar el efectivo control de mercancía y de viajeros; otorgar seguridad jurídica a algunas operaciones de comercio exterior; dar claridad sobre la existencia o las condiciones de tiempo, modo y lugar para el cumplimiento de algunas obligaciones aduaneras; optimizar procesos logísticos aduaneros y, facilitar la comprensión de algunas disposiciones normativas del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En ninguna parte del proyecto se regulan cuestiones del impuesto a la renta que son del resorte del estatuto tributario. Por lo tanto, no se acepta el comentario por no tener relación con la materia que se pretende regular.</p>
3	17/11/2023	Luz Marina Pava (luzmapavaq@hotmail.com)	La ciudadana indica, en relación con el artículo 18 del proyecto (artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 de decreto publicado): <i>“Por favor no cambien las fechas como estaban, muy poco tiempo”</i>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando y permitiendo que los términos de desaduanamiento sean más cortos.</p> <p>En cuanto al término de antelación exigido para la presentación de la declaración anticipada, con el proyecto de decreto éste se reduce pasando de 5 días calendario a 48 horas, siendo esto más beneficioso para el declarante. Es decir, el término de 48 horas de antelación solo constituye un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se pueden declarar las mercancías. En este sentido, el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 7 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento dentro de los primeros 5 días de trayecto, pero siempre con anterioridad a las 48 horas.</p> <p>Por lo tanto, no se acepta el comentario porque el nuevo plazo de antelación es más beneficioso y acorde con la operación logística que el existente actualmente.</p>
4	24/11/2023	Javier Calderón (javi7001@hotmail.com)	El ciudadano indica, en relación con el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto de decreto publicado), que: <i>“Totalmente en desacuerdo con la obligatoriedad de presentar las declaraciones de forma anticipada con 48 horas a su arribo cuando es una realidad que el sistema Siglo XXI ha demostrado ser totalmente obsoleto y prueba de ello la Dian lleva hace mas de una semana con una contingencia por la catastrófica actualización que hicieron al sistema y sigue a la fecha presentando fallas. Con todo respeto pero ustedes no están preparados ni tienen la infraestructura tecnológica para pretender que el 100% de la carga que ingrese al TAN se maneje con declaraciones”.</i>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. El otro objetivo está encaminado a la modernización de la aduana, tanto en sus sistemas como en sus procedimientos.</p> <p>De esta manera, es necesario incorporar el uso de tecnologías en el procedimiento de importación para mejorar el control aduanero. Así, en relación con el sistema Siglo XXI se tiene prevista una actualización que soporte el nuevo procedimiento de importación, y en relación con la capacidad de la aduana para implementar el nuevo procedimiento, se estableció en el artículo 64 del proyecto que la vigencia de los artículos que regulen el nuevo procedimiento y que dependan del funcionamiento del sistema, solo entrarán a regir una vez se hayan adelantado los procesos de divulgación, capacitación, pruebas internas y reales y el acompañamiento a los ciudadanos en este proceso.</p> <p>Por lo tanto, no se acepta el comentario porque el proyecto condiciona la entrada en vigencia de los artículos relativos al nuevo procedimiento de importación a la entrada en funcionamiento de los ajustes en el sistema Siglo XXI, a que se cumplan todos los pasos para la óptima implementación y puesta en marcha.</p>
5	24/11/2023	Andrés Carranza (andres.carranza@siacomex.com.co)	En relación con la definición de ‘Mercancía diferente’ contenida en el artículo 3° del Decreto 1165 de 2019 (artículo 1 del proyecto de decreto publicado), el ciudadano indica:  <i>“Definición mercancía diferente; al haber error u omisión en marca</i>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario se acoge parcialmente. La definición de mercancía diferente presentada en el proyecto publicado no está vinculada con el error u omisión en marca, sin embargo, para mayor claridad se ajustó la definición de mercancía diferente en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>

			también se seguirá considerando como mercancía diferente o ya no?".		
6	24/11/2023	Ricardo García (ruge3702@gmail.com)	<p>El ciudadano indica:</p> <p><i>"Revisado el Proyecto de Decreto, se han identificado 7 aspectos principales que afectarán de fondo las operaciones de comercio exterior de importación, los cuales corresponden a:</i></p> <p>1. <i>Se modifica la definición de mercancía diferente, la cual se daría cuando exista cambio de naturaleza, lo cual se pretende amarrar a cuando exista un salto de subpartida, y/o cuando tratándose de mercancías con restricciones legales y administrativas, se presente una omisión o error total en el serial.</i></p> <p><i>En armonía con lo anterior, se crea la definición de "descripción errada o incompleta del serial", la cual se daría cuando la mercancía presente errores u omisiones totales o parciales en serial, siempre y cuando –anota el proyecto- las mercancías no estén sujetas a descripciones mínimas y restricciones legales y administrativas.</i></p> <p><i>Así las cosas, es de muy buen recibo el que el legislador quiera regular de mejor forma el impacto del serial en las declaraciones de importación, pero resultaría antiético y muy temerario que por simple cambio de subpartida una mercancía se considere diferente y ello implique legalizar y en consecuencia pagar un rescate, y no resulta claro tampoco la relación pretendida con mercancías que tengan o no restricciones legales y administrativas aplicables. Se espera la Autoridad Aduanera retome este tema y ojalá lo regule en la forma como hoy en día aparece en el num. 4 del párrafo del art. 578, norma que existe, pero infortunadamente no se aplica.</i></p> <p>2. <i>Se modificará la oportunidad para declarar, pues se pretenderá que toda declaración de importación deberá presentarse y aceptarse en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al TAN, lo cual impactará notablemente las operaciones de comercio exterior en la importación, pues los desaduanamientos deberán efectuarse en el lugar de arribo; surgen interrogantes como: ¿Qué pasará con el beneficio del importador con autorización OEA, respecto de la presentación de las</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con los comentarios del ciudadano, se responde:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajustó en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</li> <li>En relación con el segundo punto, se resalta que el mismo no corresponde a una sugerencia, sino a cuestionamientos. Frente a la pregunta relativa a qué destino tendrá el beneficio consistente en no tener que presentar declaración anticipada que poseen actualmente los importadores con calidad de operador económico autorizado (OEA), se responde que dicho beneficio desaparece, tal y como se evidencia en el artículo 65 del proyecto, según el cual se deroga el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019. En relación con la observación relativa a la preparación de la aduana y de los usuarios aduaneros frente al cambio, informamos que una vez se tenga una versión definitiva del proyecto objeto de comentarios, la misma será socializada con todos los actores involucrados en la operación aduanera. Así mismo, resaltamos que, para implementar el nuevo procedimiento en el artículo 64 del proyecto, se estableció que la vigencia de los artículos que regulen el nuevo procedimiento que estén sujetos al funcionamiento del sistema. Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden solo se hagan efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los usuarios y demás actores del procedimiento de importación.</li> </ol> <p>Finalmente, frente al comentario según el cual "(...) los desaduanamientos deberán efectuarse en el lugar de arribo", resaltamos que aquello no está contemplado así en el proyecto. Al respecto, lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Ello es evidente en los artículos 16 y 22 del proyecto, con los que se modifican los artículos 169 y 183 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, pues conforme a estos, es posible trasladar la mercancía a depósito cuando no se haya encontrado conformidad entre lo declarado y lo inspeccionado o entre lo declarado y lo indicado en los documentos de viaje. Además, el artículo 24 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019 prevé la posibilidad de trasladar la mercancía a depósito para realizar el pago de los tributos aduaneros en dicho recinto.</p> <p>De esta forma, no se realiza ningún cambio al proyecto en respuesta al comentario 2, pues se trata de preguntas, mas no de observaciones.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>En relación con el comentario 3, se acepta parcialmente la sugerencia respecto a aquellos aspectos que señala el ciudadano que no se encontraban regulados en la norma. Así las cosas, se ajustaron los artículos 16 y 25 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía precisando en cada uno de los modos de transporte (marítimo, aéreo y terrestre) la responsabilidad de cada usuario aduanero y los documentos que amparan las mercancías en cada uno de los traslados.</li> </ol> <p>Particularmente, el proyecto se ajustó para dejar plenamente claras las etapas del procedimiento de importación, señalando en qué tiempo debe declararse la mercancía, así como i) cuanto tiempo pueden permanecer las mercancías en lugar de arribo, ii) las diligencias que se deben realizar en lugar de arribo, incluyendo la de inspección, iii) los eventos en que se puede trasladar la mercancía a depósito o a zona franca, iv) las condiciones para este traslado, y v) los tiempos de permanencia y las diligencias que se pueden realizar en depósito o zona franca. En todo caso se informa que las precisiones relativas a las operaciones de importación teniendo en cuenta el nuevo procedimiento, serán reguladas, como siempre se ha hecho, a nivel de resolución.</p>

	<p><i>declaraciones de importación - tipo anticipada-? ¿Está preparada la infraestructura de los puertos, aeropuertos y cruces de frontera, así como los usuarios aduaneros y actores intervinientes para una operación 100% en lugar de arribo?</i></p> <p>3. <i>Para los traslados de mercancías desde el lugar de arribo con destino a los depósitos habilitados o zonas francas, además de la planilla de envío se deberá contar con la declaración de importación tipo anticipada o la declaración de ingreso, respectivamente, documentos que deberán presentarse antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo, además se deben trasladar en vehículos precintables y con dispositivos de seguridad. Este pretendido cambio es el más relevante del proyecto de decreto, y tiene muchos vacíos los cuales deberán aclararse con la DIAN y que deberán ser reglamentados, pues resultaría claro que para el traslado a depósito la mercancía (ya no la carga) iría amparada en la misma declaración tipo anticipada, pero sin levante y con suspensión por art. 185, por lo cual surgen muchas dudas respecto de desaduanamientos parciales; momento de la diligencia de inspección previa del art. 52; necesidad de procesos logísticos previos al desaduanamiento, entre otros.</i></p> <p>4. <i>El concepto de manejo de carga cambiará, pues con la aplicación de las pretendidas declaraciones de importación anticipada y declaración de ingreso hacia Zona Franca, los depositarios lo que tendrán en sus instalaciones serán mercancías ya plenamente individualizadas, singularizadas y particularizadas.</i></p> <p>5. <i>Se modificarían las formalidades aduaneras como etapas necesarias para presentar la declaración, considerando ahora la denominada "autorización de pago", la cual se daría una vez se acepte la declaración o una vez se cumpla la diligencia de inspección previa a levante o inspección no intrusiva (también es novedad), por lo cual, una vez efectuado el pago, el servicio informático electrónico otorgaría el levante. Con esto pretendería certeza en la liquidación de tributos y evitar procesos de devolución, y por ende el evitar desgaste administrativo y lograr eficiencia en la actuación de las partes.</i></p> <p>6. <i>Se crearía en el SIE un repositorio para subir de forma digitalizada los documentos</i></p>	<p>4. El cuarto comentario no corresponde a una sugerencia, sino a una apreciación. Sin embargo, se indica que el ciudadano tiene razón en su apreciación, y que ello obedece a que la aduana busca ejercer un control más riguroso y ser más efectiva en los controles de la mercancía de procedencia extranjera, para combatir el contrabando, por lo cual para la aduana es necesario conocer en detalle la mercancía que sale de lugar de arribo.</p> <p>Así, teniendo en cuenta que el punto 4 de los comentarios no corresponde a una sugerencia, sino a una observación, no se realiza ningún cambio al proyecto de decreto.</p> <p>5. En relación con el quinto comentario, no corresponde a una sugerencia, sino a una apreciación. Sin embargo, se indica que el ciudadano tiene razón en que el proyecto modificará las etapas del procedimiento de importación. No obstante, se debe aclarar que la "autorización de pago" se dará con posterioridad a la aceptación de la declaración y a la selectividad, como se evidencia en el artículo 21 del proyecto, con el que se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, o con posterioridad a la inspección documental o física, como se evidencia en el artículo 23 del proyecto, con el que se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Así, teniendo en cuenta que el punto 5 de los comentarios no corresponde a una sugerencia, sino a una observación, no se realiza ningún cambio al proyecto de decreto.</p> <p>6. En relación con el sexto comentario, se observa que corresponde a una apreciación. No obstante, con base en el comentario se modificará el artículo 64 del proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía con el fin de incluir que la temática de documentos digitalizados (artículo 19 Importaciones y 42 Exportaciones) solo entrarán en vigencia una vez entren en funcionamiento los ajustes a los Servicios Informáticos Electrónicos.</p> <p>De esta manera, se modifica el artículo 64 del proyecto publicado.</p> <p>7. En relación con el comentario 7, relativo al artículo 46 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 435 del Decreto 1165 de 2019, no se acepta la sugerencia ya que lo que se pretende es aclarar que la agencia de aduanas, cuando actúe en calidad de declarante, responda, como todo declarante, por los tributos aduaneros en cualquier evento; no solo en el evento establecido en el parágrafo del artículo 53.</p> <p>Por lo tanto, no se realiza ningún cambio en el proyecto con base en el comentario 7.</p> <p>En relación con los comentarios adicionales, se responde lo siguiente:</p> <p>1. Respecto al comentario según el cual, con la primera categorización de infracciones, se responde que, en efecto, con este proyecto de decreto se empezó a dar uso a la figura de la categorización de infracciones contenida en el parágrafo del artículo 15 del Decreto 920 de 2023; ello, en los artículos 9 (adición de los parágrafos 1 y 2 al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019) y 15 (Adición del numeral 14 al artículo 159 del Decreto 1165 de 2019) del proyecto. No obstante, se informa que los comportamientos calificados en este proyecto como "comportamiento esperado" no corresponden a obligaciones categorizadas, pues un comportamiento esperado es aquel que constituye un deber del actor aduanero, cuyo incumplimiento no genera sanción, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción. Así las cosas, teniendo en cuenta el comentario, se procede a incluir la definición de "comportamiento esperado", para dar claridad sobre el alcance de esta figura.</p> <p>2. Respecto al comentario según el cual indica que no es claro si aplica la consecuencia de suspensión del beneficio del pago consolidado para las importaciones desde zona franca al Territorio Aduanero Nacional, se incluye una modificación al numeral 4 del artículo 18 del Decreto 1625</p>
--	--	--

	<p>soporte de las declaraciones de importación y exportación.</p> <p>7. Respecto de las responsabilidades en el régimen de tránsito aduanero, el declarante que en la mayoría de las operaciones son las Agencia de Aduana, serán responsables por el pago de los tributos aduaneros correspondientes a la mercancía sometida al régimen que no llegue a la aduana de destino, en cualquier evento, es decir la nueva norma pretende desconocer que las agencias de aduana solo responden por tributos en los casos que el usuario resulte inexistente, tal y como lo dispone a nivel de regla de oro general el parágrafo del art. 53.</p> <p>Ahora bien, hay otros aspectos que no corresponden a temas profundos y con unidad de materia, algunos de los cuales solucionan problemas que hoy se presentan.</p> <p>1. Se crean las primeras obligaciones que generan infracciones categorizadas por art. 15 del Dec-920 de 2023, creando concordancia entre la norma sustancial y la norma sancionatoria, para lo cual el legislador acude a una nueva figura denominada "comportamiento esperado", aunque no en todos los casos categorizó tal obligación como comportamiento esperado.</p> <p>2. Se aclara respecto del incumplimiento del pago consolidado para el importador con autorización OEA y UTS, dejando para el caso suspensiones de un mes y hasta 6 meses del beneficio según el momento en que se subsane, pero siempre con aplicación de la sanción prevista en el art. 66 del Dec-920 de 2023. No es clara la consecuencia de suspensión o tal no existe, tratándose del pago consolidado de los importadores a través de una Declaración Especial de Importación -DEI- desde ZF.</p> <p>3. Para Agencias de Aduana, frente a los sujetos susceptibles de entrar en inhabilidades e incompatibilidades, se incluye a los miembros de junta directiva, y se genera un avance en el caso de la inhabilidad de los Agentes de Aduana (personas representantes de las Agencias de Aduana), pues ahora solo entran en la inhabilidad si y solo si estuvieron vinculados en la comisión del hecho que generó la cancelación de la agencia de aduanas según falló de</p>	<p>de 2019 mediante el artículo 5 del proyecto, para que el incumplimiento del pago consolidado dé lugar a la suspensión por seis meses, debiendo en dentro dicho término realizar el pago de los tributos aduaneros en los términos previstos en el Decreto 1165 de 2019 como condición para obtener el levante. Lo anterior en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>3. Respecto al comentario según el cual las inhabilidades e incompatibilidades previstas para los miembros de las agencias de aduanas y según el cual la inhabilidad de agentes de aduanas solo se produce cuando estos hayan estado vinculados en la comisión del hecho que generó la cancelación de una agencia de aduanas según falló de responsabilidad expedido por la autoridad competente, se confirma que, en efecto, ese es el cambio. Por lo tanto, se realizó modificación en el artículo 7 del proyecto de decreto, correspondiente al artículo 55 del Decreto 1165 de 2019, precisando la redacción.</p> <p>4. Respecto al comentario según el cual la habilitación de depósitos de provisiones de a bordo para consumo y para llevar se amplía para los titulares de los aeropuertos, puertos y muelles, se confirma que ello es así. Por lo tanto, no se realiza ninguna modificación en el artículo 12 del proyecto de decreto, correspondiente al artículo 97 del Decreto 1165 de 2019, ya que el comentario no presenta una sugerencia que implique un cambio del proyecto.</p> <p>5. Respecto al comentario según el cual no resulta claro qué operaciones pueden realizar los Centros de Distribución Logística Internacional -CDLI, teniendo en cuenta que las operaciones de transbordo indirecto solo podrán realizarse a través de los CDLI ubicados en lugar de arribo, se informa que, en efecto, con el proyecto no será posible hacer transbordos indirectos por fuera de lugar de arribo, por lo cual no se permitirán transbordos indirectos a través de CDLI ubicados fuera de lugar de arribo, salvo que haya sido decretado una contingencia operativa.</p> <p>Así las cosas, no se realiza ninguna modificación en el artículo 11 del proyecto de decreto, correspondiente al artículo 91 del Decreto 1165 de 2019, ya que la solicitud ya ha sido atendida en el proyecto pues el artículo 48 proyecto, correspondiente a una modificación del artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, es claro en indicar que el transbordo indirecto solo es posible cuando el depósito se encuentre en el lugar de arribo, salvo que se decrete una contingencia operativa.</p> <p>6. En relación con el sexto comentario adicional, se responde que, de acuerdo con el texto del proyecto, todo lo que ingrese a zona franca debe estar identificado para hacer más efectivo el control aduanero de las mercancías de procedencia extranjera que entran a esas zonas. Por lo tanto, la declaración de ingreso, cuyos pormenores serán establecidos en resolución, tendrá que tener la información equivalente a la declaración de importación.</p> <p>Ahora bien, respecto al comentario relativo a la supuesta falta de claridad sobre el documento que eventualmente soporte el movimiento de mercancías entre zonas francas, se ajusta el artículo 53 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, indicando expresamente que la declaración de ingreso (cuya definición se incluyó en el artículo 1) es el documento que ampara los traslados de mercancías entre zonas francas.</p> <p>De esta manera, se realiza adición y modificación al proyecto para otorgar mayor claridad en estas operaciones.</p> <p>7. Respecto del comentario según el cual surge una nueva obligación para los depósitos o para los ciudadanos operadores de zona franca consistente en tener que verificar la información de las declaraciones anticipadas o de ingreso con la mercancía efectivamente descargada en el depósito o zona franca, se indica que el ciudadano tiene razón en que se crea una nueva obligación. Por lo tanto, se procede a ajustar el artículo 17 del proyecto, con el que se pretende modificar el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, en el sentido de incluir una obligación categorizada</p>
--	---	--

			<p><i>responsabilidad expedido por la autoridad competente, que para el caso debe entenderse será la autoridad penal cuando se trate de hechos diferentes a no cumplimiento del patrimonio mínimo, deudas con la DIAN, entre otros.</i></p> <p><i>4. La habilitación de depósitos de provisiones de bordo para consumo y para llevar se amplía para los titulares de los aeropuertos, puertos y muelles, es decir que este tipo de usuarios aduaneros podrán solicitar la habilitación de este tipo de depósitos.</i></p> <p><i>5. Frente a las operaciones de transbordo indirecto, estas solo se podrían realizar a través de los CDLI ubicados en lugar de arribo, por lo cual no resulta claro qué pasará en lugares de arribo en los que no exista este tipo de depositario.</i></p> <p><i>6. La nueva declaración de ingreso para trasladar mercancías hacia las zonas francas, corresponde a un documento aduanero que se espera sea muy simplificado pero que en todo caso individualice, singularice y particularice las mercancías como al parecer es el propósito del legislador. No es claro tampoco si tratándose de operaciones entre zonas francas ubicadas en diferentes jurisdicciones, reemplaza la hoy DUTA.</i></p> <p><i>7. Con el cambio de concepto de manejo de carga a manejo de mercancías, se crea una nueva obligación aduanera para los depósitos habilitados y los usuarios de las zonas francas, pues deberán validar la información de las declaraciones anticipadas o de ingreso, respectivamente, al momento de recepción física de la mercancía, la cual se puede dar directamente en sus instalaciones o bien en el lugar de arribo, pues en el caso en que haya diferencias y no se hayan advertido en la planilla de recepción, se estará config'</i></p>		<p>para los depósitos o ciudadanos operadores de zona franca consistente en verificar la mercancía bajo control aduanero descargada en sus instalaciones con la declaración presentada, cuyo incumplimiento dará lugar a una infracción 3.</p>
7	24/11/2023	Julio Cesar Sánchez Cortes (jsanchezc1@di an.gov.co)	<p>Indica el ciudadano:</p> <p><i>"1. Inciso 5° del artículo 54 "Modifica artículo 732 Decreto 1165 de 2019"</i></p> <p><i>2. Parágrafo 2° artículo 55 "Modificación de los parágrafos 1 y 2 del artículo 733 del Decreto 1165 de 2019"</i></p> <p><i>3. Inciso 2, parágrafo 2 del artículo 55</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Respecto de los artículos 54 y 55 del proyecto publicado para comentarios, los cuales modifican los artículos 732 y 733 del Decreto 1165 de 2019, se realizan ajustes conforme a las observaciones presentadas.

			4. <i>Inciso final parágrafo2 del artículo 55".</i>		
8	27/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	Respecto del artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  <i>"las definiciones de mercancía diferente y descripción errada o incompleta del serial son confusas y van a generar mas dudas interpretativas que claridad en un tema tan sensible a la aplicación de causales de aprehensión".</i>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	Se acoge parcialmente el comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajustó en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.  Respecto de la definición de "descripción errada e incompleta" se ajustó la definición, eliminando la referencia a descripciones mínimas y errores totales en el serial, para hacerla concordante con la definición de mercancía diferente.
9	27/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	Respecto del artículo 5 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  <i>"debe aprovecharse la modificación del artículo 18 del decreto 1165 de 2019 para eliminar la suspensión de la prerrogativa del pago consolidado a los OEA y UATS en atención a la onerosa sanción del artículo 66 del Decreto Ley 920 de 2023. Además es compleja la casuística propuesta al respecto".</i>	<b>No se acepta el comentario.</b>	El Decreto 920 de 2023 artículo 117, establece expresamente que cuando el ciudadano incurra en hechos que simultáneamente constituyan una infracción aduanera y una suspensión de beneficios, se adelantarán procesos separados para imponer la sanción y suspender los beneficios. Razón por la cual fue la ley la que estableció la doble consecuencia, y por tanto no es posible atender la solicitud planteada.  No obstante, se ha decidido atemperar la consecuencia de la suspensión del beneficio, de tal manera que en el artículo 5 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, se estableció que en caso de que el Operador Económico Autorizado realice el pago consolidado extemporáneamente pero dentro del mes en que se debía realizar, no procede la suspensión, reservándose esta consecuencia al caso en que el pago consolidado se realice extemporáneamente pero fuera del mes en que se debía realizar. Por lo tanto, no se acoge la sugerencia.
10	27/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	Respecto del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  <i>"No se entiende la referencia del parágrafo 5 que se crea al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de que solo enerva la causal de aprehensión de las mercancías".</i>	<b>Se acepta el comentario.</b>	En atención al comentario del ciudadano se aclara que el objeto del parágrafo 5 del artículo 151 del decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto de decreto para modificar el Decreto 1165 de 2019, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por él o por el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.  No obstante, teniendo en cuenta que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para los ciudadanos, se procede a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.
11	27/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	Respecto del artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  <i>"No debe imponerse la presentación obligatoria de la Declaración Anticipada, la experiencia que se tiene con la obligatoria para algunos bienes es muy desafortunada. De hecho no debería ser obligatoria para ninguna mercancía. Se ha convertido en una peligrosa carga administrativa para los importadores formales, no esta comprobada su eficacia como medida de control aduanero".</i>	<b>No se acepta el comentario.</b>	Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones por regla general deben ser anticipadas.  Por otro lado, teniendo en cuenta que, en efecto, es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada. En el parágrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada y el obligado no lo haga, deba pagar la sanción prevista en el Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 de dicho Decreto.

					<p>Además, contrario a lo manifestado por la ciudadana, en los Considerandos del proyecto se justifica la necesidad de presentar declaración anticipada de las mercancías que ingresarán al territorio aduanero nacional.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a hacer modificación al proyecto, pues la norma aduanera contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada y justificó la necesidad de aplicar el nuevo procedimiento.</p>
12	27/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Respecto del artículo 20 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 178 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"no debe ser causal de aceptación de la declaración de importación su presentación en forma anticipada"</i>.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Además, como se evidencia en los considerandos del proyecto, está justificada la necesidad de presentar declaración anticipada de las mercancías que ingresarán al territorio aduanero nacional.</p> <p>No obstante, el proyecto prevé en los parágrafos 1 y 2 del artículo 175 del Decreto, los casos excepcionales, los cuales fueron adicionados, entre otras circunstancias, atendiendo a razones de logística. También es justificada la imposición de una consecuencia negativa por la presentación de la declaración que incumpla el término previsto en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (declaración extemporánea) o su omisión. Por eso en el párrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo haga, deba someterse a la sanción prevista en el Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta los reparos al artículo 20 del proyecto, se elimina la propuesta porque la declaración anticipada extemporánea sí se acepta con la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el incumplimiento de dicha obligación. En ese mismo sentido se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, para aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente: así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Por lo anterior, con las modificaciones al proyecto publicado, ya no es causal de no aceptación la declaración anticipada de forma extemporánea, sino que deberá pagarse la sanción correspondiente.</p>
13	27/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Respecto del artículo 27 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 187 del Decreto 165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El inciso final que se adiciona al artículo 187 del Decreto 1165 de 2019, es contradictorio o al menos confuso, pues si el tramite de autorización del levante es MANUAL, es decir, porque no hay posibilidad de acceso al sistema informático aduanero, no puede pretenderse que se entregue por el declarante en forma VIRTUAL la declaración de importación al depósito parparal retiro de la mercancía"</i>.</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario según el cual existe contradicción en el nuevo texto del artículo 187 del decreto 1165 de 2019 (modificado con el artículo 27 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), por cuanto se menciona la autorización de levante manual y la autorización de levante a través de los servicios informáticos electrónicos -SIE, se responde que no existe contradicción alguna. Se están regulando dos eventos distintos: i) el evento en que sea posible solicitar y obtener el levante a través de los SIE, caso en el cual, el depósito solo tendrá que revisar los SIE para permitir el retiro de la mercancía de sus instalaciones; ii) el caso excepcional en que no sea posible obtener el levante a través de los SIE, se deberá tramitar manualmente, y el retiro de la mercancía solo podrá ser autorizado por el depósito si se le envía la declaración en la que conste el levante por correo electrónico.</p> <p>Por lo tanto, no se realiza ajuste al artículo 27 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, ya que tal y como está redactado el artículo es claro que no existe contradicción alguna.</p>
14	27/11/2023	Javier Diaz Molina - ANALDEX	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, el ciudadano indica:</p> <p><i>"(...), hemos conocido igualmente el proyecto de decreto que modifica la normativa aduanera – léase Decreto 1165/19 – que</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con los comentarios, se responde que el procedimiento aduanero que se plantea no presenta una mayor complejidad que el que actualmente existe y que las dificultades que se presentan para obtener vistos buenos han sido tomadas en cuenta para plantear el procedimiento que se presenta en el decreto: se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las etapas</p>

	<p>también deja muchas dudas sobre la orientación del comercio exterior, ya que por un lado la política económica planteada en el Plan Nacional de Desarrollo y la Política de Comercio Exterior formulada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, nos están planteando cinco apuestas: (i) La atracción de inversión extranjera para el desarrollo sostenible y transición energética; (ii) La internacionalización de los territorios y una cultura productiva y exportadora; (iii) El Sur Global: integración con América Latina y El Caribe, Asia y África; (iv) Un multilateralismo activo y propositivo; y, (v) Una internacionalización justa y equilibrada, lo que se pretende, sin duda alguna, es que las empresas aprovechen los mercados internacionales, diversifiquen sus exportaciones, aumentemos la base exportadora, apropiemos temas de innovación, investigación y desarrollo, generemos valor agregado y logremos encadenamientos productivos para conquistar los mercados internacionales, y no precisamente con esa normativa del mencionado decreto 1165, lo vamos a lograr por las siguientes razones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Excesivos trámites, no tenemos una aduana simple y lo simple no significa que no se controle;</li> <li>2. Sin la sistematización de los procesos aduaneros para importar, exportar y realizar tránsitos aduaneros, nos mantendrá contando los tiempos en días cuando los países los cuentan en horas, no somos competitivos;</li> <li>3. El régimen sancionatorio es muy severo con los formales y perdimos una gran oportunidad con el Decreto 920/23 de distinguir los errores formales de los sustanciales;</li> <li>4. Haciendo un zoom a algunos de los temas de mayor preocupación, tenemos los siguientes: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. El país no está preparado para dar el salto para que todas las declaraciones sean anticipadas, entre otras cosas, porque los puertos y aeropuertos no están concebidos para que los importadores, desconsoliden sus cargas en estos sitios como tampoco para agotar las diligencias de inspección previa.</li> <li>b. Muchas de las declaraciones están condicionadas a vistos</li> </ol> </li> </ol>	<p>del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al territorio aduanero nacional.</p> <p>La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación.</p> <p>Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p> <p>Respecto al valor agregado de las declaraciones, se informa que las mismas son necesarias porque se tratan de documentos aduaneros, controlados y parametrizados por la aduana. El Formulario de Movimiento de Mercancías no es un documento de la aduana. Por lo tanto, se hace necesario exigir las declaraciones, teniendo en cuenta el objeto del proyecto: hacer más efectivo el control aduanero.</p> <p>Frente a la preocupación por las aprehensiones, se informa que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. En ese orden de ideas, se elimina la propuesta de modificación del numeral 1 del artículo 178 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 20 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, porque la declaración anticipada extemporánea se acepta con la imposición de una sanción, ya que es necesaria una consecuencia por el incumplimiento de dicha obligación. En ese mismo sentido se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea si produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente: así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Frente a la preocupación por el futuro de los depósitos, se manifiesta que estos lugares continuaran teniendo su función consistente en el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero porque se mantiene la posibilidad de trasladar la mercancía inspeccionada a la que le falten vistos buenos o el pago de tributos a zonas francas o a los depósitos.</p> <p>En relación con el comentario según el cual es fuente de preocupación la entrada en vigencia de forma escalonada de las disposiciones del proyecto, se precisa que, por un lado, es diáfano a partir del texto del artículo 64 del proyecto que no se pretende la entrada en vigencia paulatina del articulado; se pretende que todos aquellos artículos que dependen de ajustes de los Sistemas Informáticos Electrónicos de la entidad entren en vigencia de forma conjunta e integral una vez se pruebe el funcionamiento de los ajustes, y se realicen todas las etapas de implementación, tales como: divulgación, capacitación, pruebas</p>
--	---	---

		<p>buenos, con los que se ha demostrado en las distintas pruebas piloto desarrolladas con la Dian y el DNP, que ese trámite hace inviable este tipo de declaración, incluso algunas empresas no encuentran valor agregado en materia de reducción de tiempos.</p> <p>c. El tema de las aprehensiones es y será el mayor impedimento para que las empresas utilicen las declaraciones anticipadas como mecanismo de eficiencia.</p> <p>d. Frente a las Declaraciones de Ingreso, solo se evidencia un tema de control adicional para darle trazabilidad a las operaciones, pero desde el punto de medición de impacto no vemos en la memoria justificativa nada al respecto y es indudable que hay un sobre costo logístico de operación, ya existe el Formulario Movimiento de Mercancías – FMM para hacer seguimiento a la operación.</p> <p>e. La conclusión que se advierte sobre las declaraciones anticipadas es que se quiere acabar con los depósitos aduaneros, que sin duda alguna son estratégicos para el comercio exterior.</p> <p>f. Las vigencias escalonadas, en el año 2016 con la expedición del Decreto 390, mostraron ser un fracaso, hoy nuevamente con el proyecto modificatorio del 1165/19 se trae este tipo de figura, desconociendo la historia reciente, la recomendación es no pensar en este tipo de alternativas que no dan ningún tipo de certeza jurídica ya que dependen de un hecho futuro e incierto, en este proyecto, ni termino legal se establece y no olvidemos que en esa norma del año 2016 y 2018, se estableció plazo para su implementación, pero se incumplió en dos oportunidades.</p> <p>g. En materia de encadenamientos productivos, tanto el PND como la política de comercio exterior pretende que generemos valor para hacer parte de las Cadenas Globales de Valor y de las Cadenas Regionales de Valor, pero debemos empezar por encadenarnos con nuestros propios instrumentos. Claro ejemplo de que no es posible, son las operaciones entre una Sociedad de Comercialización Internacional y un Usuario de Zona Franca, en este tipo de operaciones hay que viabilizar las integraciones, hay que simplificar los trámites, basta de restringir</p>	<p>internas y externas, y el acompañamiento a los ciudadanos para la puesta en producción. Los demás artículos entraran en vigencia 15 días después de publicada la norma.</p> <p>Frente a las objeciones por la pérdida del beneficio del pago consolidado, se resalta que la posibilidad de hacer el pago consolidado de los tributos aduaneros que posee un Operador Económico Autorizado es un beneficio. Por lo tanto, su suspensión o perdida ante el incumplimiento de los términos previstos en el Decreto 1165 de 2019 para hacer dicho pago no corresponde a una sanción para el usuario con calidad de Operador Económico Autorizado, sino a una consecuencia de su falta de diligencia; diligencia que es la que justifica su trato como Operador Económico Autorizado.</p> <p>En ese sentido, y en atención y cumplimiento de lo previsto en el artículo 117 del Decreto 920 de 2023, cuando coexistan la suspensión de un beneficio y una infracción se llevarán procesos separados, ya que la suspensión o pérdida del beneficio es una consecuencia de un indebido actuar, mientras que la sanción sí es un castigo.</p> <p>En relación con la necesidad de promover los encadenamientos productivos entre las operaciones entre sociedades de comercialización internacional y zonas francas, en el proyecto se propone que los bienes producidos en zonas francas con componentes 100% nacionales que sean vendidos a una sociedad de comercialización internacional, podrán expedir Certificado al Proveedor, con los beneficios que conlleva para las sociedades de comercialización internacional. Lo anterior en cumplimiento de la ley de sociedades de comercialización internacional.</p> <p>Respecto a la apreciación del Régimen sancionatorio, se precisa que el Decreto 920 de 2023, es mucho más garantista que el anterior régimen sancionatorio, ya que fortalece instrumentos jurídicos como la gradualidad, la proporcionalidad, la igualdad, reducción de sanciones, entre otros y en ningún caso es más perjudicial para los ciudadanos del comercio exterior.</p> <p>En relación con sus peticiones finales, se precisa, que este gobierno, tiene dentro de sus prioridades futuras la implementación del E-commerce desde zona franca, y se están evaluando los impactos en materia de los sistemas informáticos para su implementación. Respecto a los planes de internacionalización, estos son competencia del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, y la DIAN realiza el acompañamiento en los temas de su competencia. Finalmente, la apertura para los ciudadanos operadores de zona franca para que puedan ser operadores económicos autorizado (OEA), se está realizando, en atención a las prioridades y capacidad operativa de las entidades de control que hacen parte de la figura del operador económico autorizado (OEA).</p>
--	--	--	---

			<p>tanta operación con la justificación del control.</p> <p><i>h. Ahora bien, pensamos que el Decreto 920/23 era un punto de quiebre para promover el cumplimiento voluntario de las obligaciones, para hacer más justo y equitativo el régimen sancionatorio, pero no ha sido así, claro ejemplo es el pago consolidado en el que hay una doble sanción sobre un mismo hecho, así se diga que la primera es la sanción y la segunda es la consecuencia, dejemos de disfrazar la realidad, dejemos de interpretar por fuera de la sana lógica para justificar la doble sanción sobre un mismo hecho. No desconozcamos los más elementales principios constitucionales e incluso los planteados en el régimen sancionatorio.</i></p> <p><i>i. El Gobierno Nacional en su política de reindustrialización ha señalado la importancia de las aglomeraciones o "clúster" para hablar de empresas anclas, desarrollar trabajo con las regiones y en general adoptar modelos de sostenibilidad. Sin duda, el mejor ejemplo de estos modelos son zona las zonas francas, en donde encontramos desarrollo en las regiones, polos de desarrollo, economías de escala, inversión extranjera, etc. de lo que se trata es de potencializar el instrumento y fortalecerlo y dejar de creer que son focos de contrabando y evasión. Dejemos de satanizarlo y apostémosle como país al modelo, hagamos de régimen franco un modelo más simple y sin perder el control, quietémosle tanta carga operativa y administrativa que lo tiene en la actualidad en una situación compleja y farragosa con tanta confusión. Que necesitamos:</i></p> <p><i>i. Que se expida el decreto de internacionalización</i></p> <p><i>ii. Que se expida el decreto que regula las zonas francas públicas</i></p> <p><i>iii. Que se regule el comercio electrónico hacia el territorio nacional</i></p> <p><i>iv. Que se trabaje en la interoperabilidad</i></p> <p><i>v. Que se cree el OEA para los operadores de zona franca'.</i></p>		
15	28/11/2023	Cesar Augusto Rojas (cesargustik@gmail.com)	Respecto del artículo 18 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 175 del decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:	<b>No se acepta el comentario.</b>	Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en los párrafos 1 y 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019

			<p>"No es procedente presentar todas las declaraciones de manera Anticipada, ya que hay mercancías que por su naturaleza requieren descripciones mínimas tales como Seriales, Marcas y Modelos, entre otras, los cuales son validados al momento del Arribo mediante inspección previa de las mercancías, ya que los proveedores no suministran de manera clara precisa la información requerida".</p>		<p>(artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), la mercancía sea declarada de forma anticipada.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la supuesta imposibilidad de conocer cierta información de la mercancía antes de su llegada al Territorio Aduanero Nacional, se aclara que con el nuevo procedimiento de importación se tiene previsto que la declaración anticipada pueda ser sujeta a inspección previa y actualizada después de su llegada al país; ello quedó establecido de forma explícita en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, y será regulado de forma rigurosa mediante resolución. También se tiene previsto establecer mediante resolución la posibilidad de actualizar en la declaración, información como la indicada en el comentario.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a la modificación sugerida, pues la norma aduanera contempló la posibilidad de realizar inspección previa y actualizar la declaración presentada de forma anticipada una vez la mercancía haya llegado al Territorio Aduanero Nacional.</p>
16	28/11/2023	<p>Catalina Quevedo (<a href="mailto:director.juridico@colvan.com.co">director.juridico@colvan.com.co</a>)</p>	<p>Respecto a los artículos 1, 18 y 46 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 3, 175 y el inciso 1 del artículo 435 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Art. 1, se está dando una nueva connotación a la definición de mercancía diferente, donde la preocupación radica en cuando exista cambio de subpartida, y esto no iría en armonía con la definición, pues una subpartida diferente no cambia la naturaleza de un producto. Art. 18 la entidad busca que todas las declaraciones sean presentadas de forma anticipada es decir desaparece la voluntaria, y se vuelve obligatoria, y adicional a esto implica mayores esfuerzos para importadores, puertos y aeropuertos pues la mercancía se nacionalizaría en lugar de arribo, pero ¿Qué sucede con las operaciones que no se puedan efectuar de esta manera porque requieren permisos o tramites de Vistos Buenos ante entidades diferentes e incluso documentación de origen? Art. 466 No es de recibo que las Agencias de Aduana deban responder por los tributos aduaneros en el régimen de tránsito, desconociéndose la responsabilidad de las mismas según artículo 53 del D. 1165."</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajusta en el proyecto, eliminando de la misma el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p> <p>En relación con el comentario al artículo 18 del proyecto, se responde que en efecto se pretende que la regla general sea la declaración anticipada de la mercancía, pero a su vez se reconoce que no todas las mercancías pueden ser declaradas de forma anticipada. Por ello, se estableció que es necesario que, salvo las excepciones previstas en los parágrafos 1 y 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), la mercancía sea declarada de forma anticipada.</p> <p>Además, frente a la pregunta "¿Qué sucede con las operaciones que no se puedan efectuar de esta manera porque requieren permisos o tramites de Vistos Buenos ante entidades diferentes e incluso documentación de origen?", se responde que en el artículo 24 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía se previó, mediante un párrafo, la posibilidad de trasladar a depósito la mercancía bajo control aduanero el evento en que el declarante no presente los documentos soporte que acrediten el cumplimiento de las restricciones legales y administrativas en el momento de la diligencia de inspección, sin perjuicio de la sanción aplicable según el numeral 2.1 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Así las cosas, no procede ninguna modificación al proyecto, ya que el mismo ya contempla la posibilidad de que el declarante no tenga documentos soporte que acrediten el cumplimiento de las restricciones legales y administrativas antes de la inspección para la declaración anticipada.</p> <p>En relación al comentario al artículo 46 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía (citado como 466), mediante el cual se pretende modificar el artículo 435 del Decreto 1165 de 2019, se informa que no se acepta la sugerencia ya que lo que se pretende es aclarar que la agencia de aduanas, cuando actúe en calidad de declarante, responde, como todo declarante, por los tributos aduaneros en cualquier evento, no solo en el evento establecido en el párrafo del artículo 53 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Por lo tanto, no se realizó ningún cambio en el proyecto con base en el comentario.</p>
17	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (<a href="mailto:mbotero12002@yahoo.es">mbotero12002@yahoo.es</a>)</p>	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Es importante que quede claro que "Descripción errada o incompleta del serial" es una</p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajustó en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas. Así mismo se ajustó la redacción de la definición de descripción errada e incompleta en el serial, para que quede coherente.</p>

			<p>adición al artículo y no una modificación a la definición ya existente "Descripción errada o incompleta". ¿Todas las otras definiciones son adiciones, entonces se entendería que ésta es una modificación a la definición existente?</p> <p>Así mismo la nueva definición de "Descripción errada o incompleta del serial. Es la información con errores u omisiones totales o parciales en el serial cuando las mercancías no están sujetas a descripciones mínimas y restricciones administrativas.", no es clara pues si la mercancía no tiene como requisito descripciones mínimas, entonces porque se hablaría de error en el serial?"</p>		
18	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 2 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 8 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Para el caso de los importadores ocasionales, que actúen directamente, deberán solicitar el registro en el sistema informático SYGA importaciones o el que haga sus veces, ante la Dirección Seccional de Aduanas o Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas Nacionales, indicando cada uno de los documentos de transporte de las operaciones aduaneras que pretende realizar, actividad que se deberá informar con anterioridad a la activación de la cuenta. En este evento, el importador ocasional únicamente podrá realizar actuaciones aduaneras relacionadas con los documentos de transporte previamente informados."</i></p> <p><i>Este inciso que se adiciona al artículo de los responsables de la obligación aduanera, no tiene unidad de materia con el artículo, pues lo que indica es como es el trámite que el importador ocasional debe hacer en el sistema para poder presentar la declaración de importación de los documentos de transporte que vengán a su nombre. Es un inciso más de resolución que de decreto."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	No se acepta el comentario; el artículo 8 del Decreto 1165 de 2019 establece los responsables de la obligación aduanera y precisa los eventos en que cada uno de ellos actúa. En el presente caso, es necesario señalar que cuando se trate de un importador ocasional se debe cumplir el trámite que se adiciona, toda vez que el mismo comporta un control necesario que debe ser regulado a nivel de decreto. Si bien pareciera un tema operativo, este tiene unas implicaciones de fondo, que se considera deben quedar reguladas a nivel de decreto.
19	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 4 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 17 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Artículo 17. Pago de los tributos aduaneros y demás obligaciones aduaneras. Presentada y aceptada la declaración y autorizado el pago de los tributos aduaneros, rescate, sanciones y demás obligaciones a que haya lugar, el pago deberá efectuarse a través de los bancos y entidades financieras autorizadas por la</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario según el cual es necesario indicar en el artículo 17 del Decreto 1165 de 2019 que una vez autorizado el pago, éste debe realizarse dentro del término establecido en el artículo 175 como primera opción, o sino con la declaración corrección, legalización, modificación o consolidada de pago dentro del término del mes previsto en el artículo 171 del Decreto 1165 de 2019, respondemos que no se procede con la modificación porque el artículo 175 modificado establece un término para presentar declaración anticipada, pero no para obtener levante. Lo que se pretende con la norma no es obligar a los declarantes a nacionalizar en lugar de arribo, so pena de sanción, sino que la aduana conozca la mercancía que va a llegar al Territorio Aduanero Nacional y que la mercancía bajo control aduanero que salga del lugar de arribo, solo pueda hacerlo estando declarada y habiendo pasado por

			<p><i>Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, dentro del plazo establecido en el artículo 171 del presente decreto, o dentro del plazo para presentar la declaración de corrección, declaración de legalización, declaración de modificación o declaración consolidada de pagos”</i></p> <p><i>Hace falta en el artículo indicar igualmente que una vez autorizado el pago, éste debe realizarse dentro del término establecido en el artículo 175 como primera opción y luego las demás o sea del artículo 171, o la corrección, legalización, modificación o consolidada de pago”.</i></p>		<p>selectividad, para que la aduana pueda ejercer un control más efectivo sobre ella.</p> <p>En ese orden de ideas, no se realizó ninguna modificación al artículo 4 del proyecto, mediante el cual se pretende modificar el artículo 17 del Decreto 1165 de 2019, ya que se pretende que el declarante pague los tributos y obtenga el levante en lugar de arribo o en depósito, según lo que estime conveniente.</p>
20	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)</p>	<p>Frente al artículo 5 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“La parte que se adiciona a los numerales 1 y 2 indica las consecuencias de que el pago se realice dentro del mes en que se debería realizar o por fuera del mes en que se debía realizar. Pero en los mismo numerales al inicio de cada uno se indica que el pago de debe realizar dentro de los cinco primeros días hábiles de cada mes. La obligación es clara en indicar que el pago se debe hacer en los 5 primeros días hábiles, pero en los incisos que se adicionan se precisa que si el pago se hace extemporáneo, pero “dentro del mes en que se debía realizar el mismo”. Esto confunde pues pareciera que el pago se puede realizar en un mes, cuando se debe realizar es en los 5 primeros días del mes”.</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>No se acepta el comentario, por cuanto el Operador Económico Autorizado siempre está obligado a realizar el pago consolidado de las declaraciones que obtuvieron levante durante un mes dentro de los 5 días hábiles siguientes del mes siguiente, so pena de ser sancionados conforme al numeral 1.3. del artículo 66 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Lo que se establece en los incisos adicionados es que en caso de que el Operador Económico Autorizado realice el pago consolidado extemporáneamente, esto es, por fuera de los primeros 5 días mencionados, pero dentro del mes en que se debía realizar, no procede la suspensión, aunque sí la sanción del Decreto 920 de 2023 y el en caso de que el pago consolidado se realice extemporáneamente por fuera del mes en que se debía realizar, entonces sí procede la suspensión, junto con la sanción.</p> <p>De esta manera, no se accede a modificar el artículo, ya que no existe la contradicción señalada. La norma propuesta solo busca atemperar la aplicación de la consecuencia negativa por el pago extemporáneo, y no afecta la aplicación de la sanción.</p>
21	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)</p>	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica y se adiciona el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>5.1 “Parágrafo 2°. Son importaciones las ventas de mercancías que realice un proveedor instalado en una zona franca a una sociedad de comercialización internacional. Sobre estas operaciones solo será posible expedir un certificado al proveedor cuando los bienes objeto de venta sean cien por ciento (100%) nacionales.”</i></p> <p><i>Se modifica el parágrafo 2 indicando que en los casos de ventas de un usuario de zona franca a una sociedad de comercialización internacional, es</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con el comentario del numeral 5.1, se informa que esta disposición debe leerse armónicamente con las disposiciones tributarias sobre la materia, y no es necesario hacer referencia en el decreto aduanero a disposiciones tributarias, ni atender casuísticas especiales.</p> <p>En relación con el comentario del numeral 5.2, se informa que para mayor claridad se incluyó la definición de declaración de ingreso en el artículo 1 del proyecto.</p>

			<p>posible expedir certificado al proveedor CP si los bienes son 100% nacionales. Es necesario que se deje claro frente a este cambio los efectos sobre el IVA en esta operación de importación a la luz de lo dispuesto en el literal b) del artículo 481 del E.T.</p> <p>¿Implicaría entonces que al momento de presentar la declaración de importación la SCI no pagaría IVA? Así mismo para el usuario industrial de zona franca que vende el bien 100% nacional, sería una operación exenta con derecho a devolución en el marco del mismo literal b) citada.</p> <p>Este párrafo debe ser muy claro por los efectos que tiene frente a literal b) del artículo 481 citado.</p> <p>5.2 "Parágrafo 3°. El traslado de una zona franca a otra zona franca de un bien de propiedad de una sociedad de comercialización internacional deberá estar amparado con una declaración de ingreso, una planilla de envío y el formulario de movimiento de mercancías, de conformidad con lo previsto en el artículo 492 del presente decreto. En el evento en que dichos bienes vayan a ser exportados deberán regresar al territorio aduanero nacional para su salida al resto del mundo."</p> <p>Este párrafo 4 es nuevo y en el se hace referencia al término "declaración de ingreso" sin que en ninguna parte del proyecto de decreto o del decreto 1165 se encuentre definido el alcance de esta expresión. Así mismo a lo largo del proyecto de decreto (art 16, 17, 18, 37, 50, 52, 53) se utiliza el término "declaración de ingreso" sin que se indique su alcance."</p>		
22	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan los párrafos 1 y 2 al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"El artículo 9 adiciona los párrafos 1 y 2 al artículo 75, pero el artículo 75 ya tiene un párrafo que no tiene número. Sería mejor que le dieran número al ya existente y los nuevos los numeraran como 2 y 3".</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se renumeraron los párrafos en el sentido indicado.
23	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	Frente al artículo 12 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adiciona el artículo 97 del	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	En relación al comentario al artículo 12, mediante el cual se modifica el artículo 97 del Decreto 1165 de 2019, en el que se señala que los depósitos de provisiones de a bordo para consumo y para llevar siempre han funcionado para las

		<p>Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Se modifica el inciso 2 del artículo 97 indicando que los depósitos de provisiones de a bordo para consumo y para llevar que el Decreto 1165 solo consagra para las empresas de transporte aéreo y marítimo internacional, también se los habilite a titulares de los aeropuertos, puertos y muelles. Estos depósitos siempre han funcionado para las empresas de transporte internacional para que ingresen al país provisiones que utilizarán ellos mismos en los medios de transporte o para los viajeros que transportan y así están definidas en el artículo 3 del Decreto 1165/19:</i></p> <p><i>"Provisiones de a bordo para consumo. Son las mercancías destinadas al consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación, a bordo de los buques, aeronaves o trenes que realicen viajes internacionales, ya sean objeto de venta o no, y las mercancías necesarias para el funcionamiento y la conservación de los mismos, incluyendo los combustibles, carburantes y lubricantes. Se excluyen las piezas de recambio y de equipo del medio de transporte, que se encuentren a bordo a la llegada o que se embarquen durante su permanencia en el territorio aduanero nacional.</i></p> <p><i>Provisiones de a bordo para llevar. Son las mercancías para la venta a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, de los buques y aeronaves, para ser desembarcadas y que se encuentran a bordo a la llegada, o que se embarcan durante la permanencia en el territorio aduanero nacional, de los buques o aeronaves utilizados en el tráfico internacional para el transporte oneroso de personas o para el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no oneroso."</i></p> <p><i>Debe quedar muy claro en la norma cómo y para qué pueden utilizar los titulares de los aeropuertos, puertos y muelles las mercancías que ingresen a los depósitos de provisiones de a bordo y para llevar de los cuales son titulares, pues es claro que la figura de los Depósitos Francos contenida y reglamentada en el Decreto 1165/19 está ya esta establecida para los titulares de puertos, aeropuertos y muelles.</i></p> <p><i>El capítulo 2 del Título 5 del D1165 solo establece condiciones para el manejo de las provisiones por parte de los</i></p>		<p>empresas de transporte internacional para que ingresen al país provisiones que utilizarán ellos mismos en los medios de transporte o para los viajeros que transportan, y que conforme a ello debe quedar muy claro en la norma cómo y para qué pueden utilizar los titulares de los aeropuertos, puertos y muelles las mercancías que ingresen a los depósitos de provisiones de a bordo y para llevar de los cuales son titulares, se indica que el proyecto propuesto pretende responder a una realidad económica consistente en que debido a la especialización del objeto social de las empresas de transporte internacional, éstas contratan los servicios de abastecimiento de las provisiones que utilizarán ellos mismos en los medios de transporte o que consumirán los viajeros que transportan en forma externa, por lo cual se pretende abrir la posibilidad de habilitar este tipo de depósitos a los titulares de aeropuertos, puertos y muelles, para permitirles un uso eficiente de sus recursos y con el objeto posibilitar la presencia de nuevos oferentes para de los bienes que consumen las mismas empresas de transporte internacional y sus pasajeros, así, se pretende con ello posibilitar a los puertos, aeropuertos y muelles la prestación de servicios de aprovisionamiento a las empresas de transporte internacional, mediante el suministro de las provisiones que requieran en los lugares de arribo.</p> <p>En cuanto a la necesidad de modificar las disposiciones del Capítulo 2 del Título 5 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de señalar la posibilidad de que los puertos, aeropuertos o muelles también pueden realizar operaciones de comercio exterior a través de depósitos de provisiones de a bordo para consumo y para llevar, se informa que se incluyó en el artículo objeto de modificación, que los términos y condiciones se establecerán vía resolución de carácter general.</p>
--	--	--	--	--

			<p>transportadores internacionales, en ningún momento para los titulares de puertos o muelles o aeropuertos y no está siendo modificado para estos nuevos titulares que la modificación propone."</p>		
24	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)</p>	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Parágrafo 5. La presentación del informe de descargue e inconsistencias de que trata este artículo solo enerva la causal de aprehensión de las mercancías."</i></p> <p><i>No es claro el alcance de la expresión "solo enerva la causal de aprehensión de las mercancías" frente a la presentación del informe de descargue e inconsistencias.</i></p> <p><i>"Parágrafo 7. Es un comportamiento esperado del transportador o del agente de carga internacional informar al declarante la fecha de zarpe o despegue del medio de transporte para la actualización de la declaración anticipada."</i></p> <p><i>Frente a la obligación de presentación de declaración anticipada como regla general, dentro del término establecido en la norma, casi de que debe ser una obligación del transportador informar al importador los datos del zarpe o despegue del medio de transporte, por el contrario muchos de los importadores estarán incumpliendo con la obligación de presentar dicha declaración. No puede ser un comportamiento deseable, porque esa expresión simplemente deja a criterio del transportado hacerlo".</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En atención al comentario de la ciudadana se aclara que el objeto del parágrafo 5 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por él o el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>No obstante, teniendo en cuenta que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para los usuarios aduaneros, se procede a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía cambiando la palabra "enervar" por evitar.</p> <p>En relación con el comentario al parágrafo 7 adicionado al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 mediante el artículo 13 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se acoge la sugerencia, por cuanto la información del zarpe o despegue no es un campo que se exija en la declaración de importación, ni que se tenga prevista para la declaración de ingreso. Además, el zarpe, por ocurrir extraterritorialmente, no puede ser certificado o verificado por una autoridad nacional.</p> <p>La información sobre el momento del zarpe o despegue es importante para determinar el riesgo que representa el ingreso de una mercancía de origen extranjero al Territorio Aduanero Nacional, por eso, el incumplimiento de este comportamiento esperado no da lugar a sanción, sino a que será tomado en cuenta por el sistema de administración riesgo.</p>
25	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)</p>	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Parágrafo 1. Para trasladar mercancías a un depósito habilitado en la misma jurisdicción o a una zona franca, el transportador o el agente de carga internacional o el puerto o el depósito habilitado, según el caso, deberá entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN la información requerida para la expedición de la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento junto con la declaración de importación o la declaración de ingreso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo. Así mismo,</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con el comentario al artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, según el cual es necesario indicar que la declaración de importación o de ingreso solo será exigible <i>"cuando la operación lo exija"</i> pues es claro que hay excepciones para la presentación de declaración anticipada, entonces no siempre tendrán declaración", se responde que no se accede a hacer la modificación sugerida ya que en la norma no se diferencia entre una declaración de importación o de ingreso anticipada o inicial, precisamente porque se prevé que hay situaciones en las que no es posible presentar declaración anticipada.</p> <p>En todo caso, debe resaltarse que el traslado de mercancías bajo control aduanero siempre debe hacerse al amparo de una declaración, ya sea de importación o de ingreso, con independencia de si esta es anticipada o inicial, salvo que la modalidad permita la salida de la mercancía sin declaración, pero con otro mecanismo que se establezca para el efecto.</p> <p>Conforme a lo anterior, no se accede a hacer la modificación sugerida pues la norma ya contempla la posibilidad de que no se puedan presentar declaraciones anticipadas, y por lo tanto no limitó la posibilidad del traslado a las mercancías que hayan sido declaradas de forma anticipada.</p>

			<p>deberán verificar que la mercancía precintable lleve instalado un dispositivo de seguridad.</p> <p><i>El declarante, el transportador, el agente de carga internacional, el puerto y el depósito habilitado deberán verificar que la mercancía se encuentre amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso al momento de su salida del lugar de arribo</i></p> <p><i>En la expresión "...objeto de almacenamiento junto con la declaración de importación..." se debe adicionar <u>cuando la operación lo exija</u>, pues es claro que hay excepciones para la presentación de declaración anticipada, entonces no siempre tendrán declaración. Además, esta exigencia sería en los casos donde la declaración anticipada no obtuvo levante en lugar de arribo.</i></p> <p><i>Así mismo, debe entenderse el contexto de la expresión "declaración de ingreso", pues ni el proyecto de decreto ni el Decreto 1165/19 dan alcance a dicho tipo de declaración.</i></p> <p><i>No se esta modificando el inciso 4 del artículo 169. Teniendo en cuenta que la propuesta es que por norma general todas las declaraciones son anticipadas, no se podría decir en dicho inciso 4 "cuando haya procedido el levante respecto de una declaración inicial..."</i></p> <p><i>Es importante también indicar en este artículo como será la entrega directa en el lugar de arribo de la mercancía al depósito o zona franca por parte del transportador o agente de carga interna, como lo consagra el artículo 14 que modifica el artículo 154.</i></p>		<p>Por otro lado, en relación con el comentario que dice <i>"Así mismo, debe entenderse el contexto de la expresión "declaración de ingreso", pues ni el proyecto de decreto ni el Decreto 1165/19 dan alcance a dicho tipo de declaración"</i>, se informa que la definición de la declaración de ingreso fue incluida en la modificación del artículo 3 del Proyecto de decreto.</p> <p>En relación con el comentario que indica que es necesario modificar el inciso 4 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, en el sentido de eliminar la frase <i>"cuando haya procedido el levante respecto de una declaración inicial (...)"</i> ya que, según la ciudadanía, la modificación busca que el levante se obtenga por regla general con declaración anticipada, se informa que no se accede a la modificación propuesta, ya que, si bien es cierto, se pretende que toda la mercancía sea declarada de forma anticipada, se reconoce que existen eventos en los cuales es imposible declarar la mercancía de dicha forma y, por tanto, se establecieron excepciones a esta obligación en los parágrafos 1 y 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía. De esta manera, se deja la mención a la declaración inicial en el inciso 4 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En relación con el comentario que dice <i>"Es importante también indicar en este artículo como será la entrega directa en el lugar de arribo de la mercancía al depósito o zona franca por parte del transportador o agente de carga interna, como lo consagra el artículo 14 que modifica el artículo 154"</i>, se informa que se ajusta el artículo 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, para precisar que la salida de la mercancía bajo control aduanero del lugar de arribo solo es posible con una declaración, por lo cual, el declarante deberá enviar a los transportadores la declaración para que se encarguen de la entrega. No obstante, para mayor precisión y claridad en la operación logística se modificó el artículo.</p>
26	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadanía indica:</p> <p><i>"Debe entenderse el contexto de la expresión "declaración de ingreso", pues ni el proyecto de decreto ni el Decreto 1165/19 dan alcance a dicho tipo de declaración.</i></p> <p><i>En la expresión "...y la declaración de importación..." se debe adicionar cuando la operación lo exija, pues es claro que hay excepciones para la presentación de declaración</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario que dice <i>"Debe entenderse el contexto de la expresión "declaración de ingreso"</i>, se incluyó la definición de declaración de ingreso para establecer su alcance.</p> <p>Ahora bien, en relación con el comentario al artículo 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, se ajustó en los apartes correspondientes la expresión "según corresponda", y se desprende de la redacción ajustada.</p>

			<p><i>anticipada, entonces no siempre tendrán declaración. Además, esta exigencia sería en los casos donde la declaración anticipada no obtuvo levante en lugar de arribo".</i></p>		
27	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)</p>	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"No se entiende porque para el modo marítimo tiene que indicarse en el parágrafo 3 el término para presentar la declaración anticipada, si ese es el término general que establece el inciso primero del artículo 175.</i></p> <p><i>El artículo debe indicar las consecuencias de no presentarse declaración anticipada dentro del término general establecido o de no actualizarse la información después del informe de descargue e inconsistencias. Hay sanción para no presentar la declaración anticipada, pero no para no actualizar la información después del informe de descargue e inconsistencias.</i></p> <p><i>El parágrafo 4 indica que si la mercancía va a ingresar a zona franca debe presentarse declaración de ingreso en los términos que indique la DIAN. Debe ser el decreto el que indique al alcance de una declaración de ingresos, no dejarlo a reglamentación de la DIAN.</i></p> <p><i>No se entiende el alcance de la expresión "...es un comportamiento esperado de...",</i></p> <p><i>En el parágrafo 5, debería indicarse que se puede presentar la declaración correspondiente pagando la sanción, pero dentro del término indicado en el artículo 171 del Decreto 1165. Con el ajuste en el artículo de oportunidad para declarar y se desconexión con el artículo de término de almacenamiento del artículo 171, es muy importante hacer esa precisión.</i></p> <p><i>Como la regla general es presentar la declaración anticipadamente, se debe ajustar el artículo 176 del Decreto 1165/19 para indicar que la declaración se debe presentar en el lugar donde llegará la mercancía. El artículo 176 no se está proponiendo modificar".</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con sus comentarios al artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, con el cual se pretende modificar el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, se eliminó el parágrafo 3 y se ajustó la redacción de la totalidad del artículo para adecuarlo a la realidad operativa y dar mayor claridad para su aplicación.</p> <p>En atención al comentario según el cual no se entiende el alcance de la expresión "<i>es un comportamiento esperado</i>", se informa que un comportamiento esperado es aquel que constituye un deber del actor aduanero, cuyo incumplimiento no genera sanción ni de tipo económico ni de otro tipo, ni da lugar a aprehensión, pero que puede ser tomado en cuenta por el sistema de administración riesgo. Así las cosas, teniendo en cuenta el comentario, se procede a incluir la definición de "comportamiento esperado", para dar claridad sobre qué son comportamientos esperados.</p> <p>Frente al comentario del parágrafo 4, se informa que se incluyó la definición de declaración de ingreso y el alcance de la misma.</p> <p>En relación con el comentario al parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, introducido con el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se informa que el texto se ajustó a la realidad operativa. Sin embargo, se precisa que en caso de que no se presente declaración anticipada en el término previsto en el nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la declaración que la reemplaza deberá presentarse en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, ya que solo con dicho documento podrá solicitarse el traslado al depósito habilitado, y éste deberá hacerse en los plazos fijados en el mencionado artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, so pena de abandono.</p> <p>En relación con la solicitud de modificar el artículo 176 del Decreto 1165 de 2019, se precisa que no se considera necesario modificar dicha norma, por cuanto de su redacción actual se desprende que debe aplicarse armónicamente con las disposiciones anteriores referentes a la declaración anticipada y a la declaración de ingreso. Así mismo se precisarán las diferentes operaciones en la modificación de la resolución 046 de 2019.</p>
28	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)</p>	<p>Frente al artículo 20 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el numeral 1 del artículo 178 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>En relación con la pregunta "<i>¿Como quedaría la causal de aprehensión, si se presenta anticipada no con la antelación de las 48 horas, pero antes de la llegada de la mercancía al país y pagando la sanción reducida por extemporaneidad?</i>" se responde que frente a los reparos al artículo 20 del proyecto por cuanto éste establece que puede no aceptarse la declaración anticipada cuando esta no sea presentada con una anticipación</p>

			<p>"1. Cuando la declaración de importación anticipada se haya presentado con posterioridad al término establecido en el artículo 175 del presente decreto o la declaración importación inicial se haya presentado con posterioridad al término previsto en el artículo 171 de este decreto."</p> <p>¿Como quedaría la causal de aprehensión, si se presenta anticipada no con la antelación de las 48 horas, pero antes de la llegada de la mercancía al país y pagando la sanción reducida por extemporaneidad?".</p>		<p>mayor a 48 horas antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional, se elimina la propuesta porque la declaración anticipada se acepta con anterioridad a la llegada de la mercancía, por lo cual el no haber presentado la declaración anticipada en término no es causal de su no aceptación, pero sí de la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el cumplimiento de dicha obligación. Además, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente. Así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea. En ese orden se ajustó el artículo 175 para que quedara concordante con los artículos correspondientes.</p>
29	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 21 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 179 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Faltaría incluir el artículo 175, pues es el que fija el término para declarar".</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se elimina la modificación al artículo 179 porque la presentación de declaración anticipada de forma extemporánea no da lugar a que no se acepte la declaración, su consecuencia es la imposición de una sanción de conformidad con lo previsto en el artículo 175. En ese mismo orden, se ajusta el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de que no produce efectos la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p>
30	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 22 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"El artículo actualmente se llama determinación de inspección o levante. Ahora se titula determinación de inspección o autorización de pago. Este artículo es confuso, pues pareciera que o se determina que hay inspección o se autoriza el pago, una de las dos. No se entiende entonces si el pago cuando proceda es un pago anterior o posterior a la determinación de la inspección.</p> <p>¿Que pasa con la inspección si primero se autoriza el pago? Pues la "o" indica que pasa lo uno o la otro</p> <p>Además, el artículo también refiere el término dentro del cual se debe obtener el levante, pero no le da alcance diferente a decir cuando se debe obtener.</p> <p>Inclusive en el inciso 3 del artículo dice que si no procede el pago, entonces puede haber levante automático.</p> <p>El pago también se puede hacer en el depósito, cuando no se cumplió la obligación de presentar la anticipada, entonces también debe indicarse que se debe pagar dentro del término de almacenamiento. Que pasa si no se paga dentro del término en</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Se ajusta el título del artículo 181 del decreto 1165 de 2019, incluyendo la autorización de levante y se incluye la precisión de que el pago se puede realizar en depósito.</p> <p>En relación con el comentario al artículo 22 del proyecto, conforme al cual no es claro el procedimiento de importación propuesto pues "pareciera que o se determina que hay inspección o se autoriza el pago, una de las dos", y por ende, se solicita modificar el artículo, se informa que se accede a la petición porque, como resultado de la selectividad: i) se autoriza el pago, ii) se autoriza el levante o iii) se procede a hacer inspección. Lo anterior, por cuanto con el nuevo procedimiento propuesto, el pago solo procede con posterioridad a la selectividad, y no antes como sucede hoy en día.</p> <p>De esta manera, ante la pregunta "¿Que pasa con la inspección si primero se autoriza el pago? Pues la "o" indica que pasa lo uno o la otro", se indica que, si se autoriza el pago, no se lleva a cabo inspección; el usuario debe proceder a hacer el pago para obtener el levante o a trasladar la mercancía a depósito en caso de que no tenga los recursos para pagar los tributos aduaneros en ese momento.</p> <p>En cuanto al comentario "el artículo también refiere el término dentro del cual se debe obtener el levante, pero no le da alcance diferente a decir cuando se debe obtener", se responde que leído el artículo en comento en conjunto con el artículo 25 del proyecto, que modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019 ('Autorización de pago o levante') y con el artículo 26 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019 ('Pago de tributos aduaneros'), el levante debe obtenerse a más tardar dentro del término establecido en el artículo 171 del Decreto 1165 de 2019. Por lo tanto, no es necesario modificar el proyecto, pues está expresa esta situación.</p> <p>Ahora bien, frente al comentario que dice "El pago también se puede hacer en el depósito, cuando no se cumplió la obligación de presentar la anticipada, entonces también debe indicarse que se debe pagar dentro del término de almacenamiento. Qué pasa si no se paga dentro del término en lugar de arribo, si la mercancía se va a depósito entonces ya está sujeta a la sanción por no haber presentado la anticipada, pues dice que el pago se tiene que hacer dentro de este término", para mayor claridad se</p>

			<p><i>lugar de arriba, si la mercancía se va a depósito entonces ya está sujeta a la sanción por no haber presentado la anticipada, pues dice que el pago se tiene que hacer dentro de este término.</i></p> <p><i>Al parecer se busca hacer cambios en el procedimiento de nacionalización, pero éstos no son claros al leer el artículo".</i></p>		<p>ajustaron los artículos 169, 170, 175 y 181 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En cuanto a la posibilidad de realizar el pago de los tributos aduaneros en depósito cuando no se haya presentado la declaración anticipada en el término establecido en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, se resalta que el parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 18 del proyecto, establece qué sucede en caso de no presentarse la declaración anticipada en término, indicando que debe presentarse una declaración y se debe pagar una sanción.</p> <p>Por su parte el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 establece el término de permanencia en lugar de arribo y la necesidad de una declaración para hacer el traslado de la mercancía bajo control aduanero, depósito o zona franca, de manera que este par de disposiciones leídas en conjunto con el artículo 185-1 del Decreto 1165 de 2019, introducido con el artículo 26 del proyecto, dan cuenta de que, en caso de presentarse la declaración anticipada de forma extemporánea, podrá presentarse declaración en lugar de arribo, pagando una sanción, dentro de los términos del artículo 169 del Decreto, y que con esa declaración se podrá trasladar la mercancía a un depósito siendo posible su pago durante su permanencia en ese recinto.</p>
31	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 23 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El parágrafo 1 establece la obligación de trasladar la mercancía a depósito con dispositivos de seguridad cuando no se presenten documentos al momento de la inspección en lugar de arribo. Esta obligación es para todos los traslados o solo para estos casos. Si fuera para todos los casos, no debe estar acá, sino en el artículo de traslado de la mercancía".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al parágrafo 1 del artículo 23 del proyecto, se responde que la necesidad de instalación de un dispositivo de seguridad en la mercancía que vaya a ser trasladada a depósito no está limitada a los casos en que durante la inspección se compruebe que el declarante no tiene los documentos soporte exigidos en el artículo 177 del Decreto 1165 de 2019; se extiende a todos los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca. Sin embargo, no se accede a modificar el artículo 23 del proyecto por cuanto en los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados mediante los artículos 16 y 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, queda claro que todo traslado de mercancía bajo control aduanero a depósito o zona franca debe hacerse con el uso de dispositivo de seguridad cuando así sea posible. El parágrafo 1 del artículo 23 solo ratifica que incluso cuando la razón del traslado sea la imposibilidad de obtener levante por el hecho de no haberse tenido los documentos soporte durante la inspección y no ser posible obtener el levante en los términos del artículo 169 del decreto 1165 de 2019, la operación debe hacerse con el uso de dispositivo de seguridad.</p>
32	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 24 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 183 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En la redacción del inciso 2 pareciera indicar que primero va la inspección y luego el pago. Este es un cambio en el procedimiento actual que no es muy claro en la redacción de las normas.</i></p> <p><i>La frase "... pago de tributos aduaneros y/o el levante según corresponda...". El y/o puede indicar de el funcionario autoriza el pago y autoriza el levante, o que autoriza el pago o el levante, uno de los dos. Como entonces se cuenta el término de suspensión del término del artículo 171.</i></p> <p><i>Lo mismo pasa en el inciso 4, donde se indica que se autoriza el pago o el levante, acá no establece el y/o. Entonces significa que el inspector o</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 24 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se responde que tal y como lo menciona la ciudadana, cuando la inspección sea ordenada como consecuencia de la selectividad, va antes del pago. En consecuencia el proyecto deroga el artículo 180 del Decreto 1165 de 2019 ('Pago de tributos aduaneros') y se adiciona el artículo 185-1 ('Pago de tributos aduaneros'), después de los artículos correspondientes a la 'Determinación de inspección o autorización de pago' (artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 20 del proyecto), 'Inspección aduanera' (artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 21 del proyecto) y 'Autorización de pago o de levante' (artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 25 del proyecto).</p> <p>En ese orden de ideas es correcto que, como consecuencia de la inspección, el inspector autoriza el pago o autoriza el levante, dependiendo de si la mercancía fue declarada en una modalidad que exige el pago de tributos aduaneros o no. E incluso, el inspector puede manifestar la no conformidad de la mercancía inspeccionada con lo declarado o lo declarado con lo manifestado, caso en el cual se suspenderá el término de permanencia en depósito, previsto en el artículo 171 del Decreto 1165 de 2019 conforme al artículo 185 del Decreto, sin que ello implique que se suspenda el término en lugar de arribo, previsto en el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, por lo cual el declarante deberá trasladar la mercancía a depósito para terminar la diligencia de inspección.</p> <p>En ese orden se ajustaron los artículos pertinentes para dar mayor claridad.</p>

			<p>autoriza el pago o autoriza el levante, uno de los dos.</p> <p>¿Para el caso de lo previsto en el párrafo, ese traslado no necesita dispositivos de seguridad?.</p>		<p>La determinación del tipo de dispositivo de seguridad con que se trasladará la mercancía se hará en resolución de carácter general que expedirá la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.</p>
33	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (<a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a>)</p>	<p>Frente al artículo 25 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“El título actual del artículo es “autorización de levante” como última etapa del proceso de nacionalización. El nuevo título es “Autorización de pago o de levante”. Que pasa entonces con el levante si ocurre la primera opción de autorización de pago, no hay etapa de autorización de levante. Esto es lo que no es claro en los diferentes artículos que tocan el procedimiento de nacionalización. Máxime si se mira el artículo 27 del proyecto (art 187 D1165/19) que dice realizado el pago Y obtenido el levante se puede retirar la mercancía, o sea se deben dar las dos condiciones, pero el artículo 185 con las modificaciones propuestas pareciera indicar que si hay pago, no hay levante.</i></p> <p><i>En el numerales 6, 8 se repite la opción de autorizar el pago o autorizar el levante.</i></p> <p><i>No se entiende porque se modifica el artículo completo, cuando los cambios son pocos, porque no modificar los numerales correspondientes, como se hace en otros artículos del proyecto”.</i></p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>Se acoge el comentario incluyendo un párrafo en el artículo 25 del proyecto publicado (artículo 185 del Decreto 1165 de 2019), precisando que una vez realizado el pago, se debe solicitar en el sistema la asignación del levante.</p> <p>En línea con lo anterior, se ajustan todos los numerales en los que proceda la autorización de pago o de levante.</p> <p>Teniendo en cuenta que se realizan varios cambios en el desarrollo del artículo, se modifica todo el artículo para una mayor comprensión.</p>
34	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (<a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a>)</p>	<p>Frente al artículo 26 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adiciona el artículo 185-1 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“Este artículo esta repetido en el artículo 4 del proyecto de decreto”.</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>Respecto al comentario se aclara que los artículos 17 y 180 del actual Decreto 1165 de 2019 traen textos muy parecidos. El primero se encuentra en disposiciones generales y el segundo en el régimen de importación. Teniendo en cuenta los cambios en el flujo del procedimiento se modificó el artículo 17 y se derogó el 180 del actual Decreto 1165 de 2019, adicionando el 185-1 en el proyecto.</p>
35	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía (<a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a>)</p>	<p>Frente al artículo 27 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 187 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“En este artículo si se considera como dos etapas del proceso primero el pago de los tributos y luego la autorización de levante. No lo uno u lo otro como en otros artículos”.</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>En relación con el comentario se responde que en efecto la autorización del pago de los tributos o la autorización del levante son dos eventos distintos. La razón por la que se los menciona a ambos en el artículo 22 del proyecto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, es que la autorización de pago de los tributos o la autorización del levante pueden ser resultado de la selectividad, y en relación con la autorización de levante como resultado de la selectividad, en el tercer inciso del mencionado artículo 181 se establece que ello solo es posible cuando la mercancía ha sido declarada en una modalidad de importación con suspensión de tributos. Así mismo, la razón por la que se menciona la autorización del pago de los tributos o la autorización del levante en el artículo 25 del proyecto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, es que ambos eventos pueden darse después de la inspección dependiendo de si la mercancía fue declarada en una modalidad de importación con pago de tributos o no.</p>
36	29/11/2023	<p>María Elena Botero Mejía</p>	<p>Frente al artículo 28 del proyecto de decreto publicado, mediante el</p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>Respecto a la solicitud de incluir las declaraciones de legalización que no estén precedidas de otra legalización dentro</p>

		( <a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a> )	<p>cual se modifica el artículo 188 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"También puede ser una declaración que se presenta desde el comienzo una legalización por abandono legal, entonces debía indicarse igualmente cuando se haya corregido o modificado una declaración de legalización no procedida de otra declaración".</i></p>		del listado de las declaraciones que quedan en firme transcurridos 3 años desde su presentación y aceptación, se ajusta el artículo.
37	29/11/2023	María Elena Botero Mejía ( <a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a> )	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En el numeral 4 se indica que cuando se obtuvo el levante de la declaración con posterioridad a la ejecutoria de cancelación de la autorización de la agencia de aduanas. Pero qué pasa si la declaración de importación fue presentada y aceptada, incluso pagada, ¿antes de dicha ejecutoria? Podría en esos casos el importador actuar como declarante para solicitar el levante. Considera que esta causal por el alcance que tiene que una declaración no tenga efectos, debe ser mucho más clara".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se ajusta la redacción del numeral 4 del artículo 189.
38	29/11/2023	María Elena Botero Mejía ( <a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a> )	<p>Frente al artículo 30 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 198 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Aunque no es objeto de modificación se sugiere revisar el requisito establecido en el inciso primero que indica "...y que se hayan cancelado los impuestos internos exonerados y reintegrado los beneficios obtenidos con la exportación...". Es un requisito imposible de cumplir no porque el importador no lo pueda hacer, sino porque la DIAN no tiene los mecanismos ni los instrumentos legales para que el ciudadano lo haga. De ello tienen claridad la Subdirección de Fisca Aduanera en la ejecución de programas al respecto, así como la Dirección Jurídica cuando se le consultó al respecto".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	En relación con la sugerencia, no es posible atenderla dado que el ajuste propuesto no fue objeto de publicación. No obstante, será objeto de revisión para una próxima modificación.
39	29/11/2023	María Elena Botero Mejía ( <a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a> )	<p>Frente al artículo 34 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 232 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Se esta adicionando el parágrafo 2, por lo tanto el parágrafo actual del artículo 232 que no está numerado, debe proceder a numerarse como parágrafo 1 expresamente".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario al artículo 34 del proyecto, conforme al cual se ajusta la numeración de los párrafos y se incluye una modificación al parágrafo 1 del artículo 232 del Decreto 1165 de 2019.
40	29/11/2023	María Elena Botero Mejía ( <a href="mailto:mboterom12002@yahoo.es">mboterom12002@yahoo.es</a> )	<p>Frente al artículo 37 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 295</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se incluye la definición de "declaración de ingreso" en el artículo 3 del decreto 1165 de 2019.

			del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  "Se hace referencia nuevamente a la declaración de ingreso, sin que el proyecto ni el D1165/19 indique el alcance de dicha declaración".		
41	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	Frente al artículo 49 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  "Se establece en el inciso segundo un término para la autorización del FMM frente a la mercancía que ingresa a zona franca, pero no hay término para autorizar el FMM a la salida de zona franca, ni para los FMM de ajustes".	<b>No se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario según el cual en el artículo 49 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía se estableció un término para la autorización del Formulario de Movimiento de Mercancías antes del ingreso de la mercancía, pero no un término para la autorización del Formulario de Movimiento de salida de Mercancías, se informa que en el artículo 49 del proyecto publicado sí se estableció un momento para la autorización del Formulario de Movimiento de Mercancías mediante el cual se autorice la salida de la mercancía de la zona franca, de la siguiente manera: " <u>El formulario de movimiento de mercancía en las operaciones de salida temporal o salida definitiva de mercancías de la zona franca, o movimiento de mercancías entre usuarios de zona franca debe estar autorizado por el usuario operador en forma previa a la salida de la mercancía</u> ".  Ahora bien, lo que no se estableció fue un término de antelación máximo o mínimo (como en el caso del Formulario de Movimiento de Mercancías de ingreso que debe autorizarse máximo 15 días después del ingreso) porque, para los efectos del control aduanero de mercancía que sale de una zona franca no es necesario que haya un término máximo o mínimo; basta con que la autorización se dé antes de la salida.  En ese orden de ideas, se establece que en el caso de la salida debe autorizarse el Formulario de Movimiento de Mercancías (FMM) previamente a su salida.
42	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	Frente al artículo 50 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 477 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  "Se hace referencia nuevamente a la declaración de ingreso, sin que el proyecto ni el D1165/19 indique el alcance de dicha declaración.  ¿Lo dispuesto en la modificación implica que ya no habrá necesidad de presentar una declaración de tránsito cuando el lugar de ingreso de la mercancía está en jurisdicción aduanera diferente a la de la zona franca de destino? El párrafo del artículo 477 da a entender que puede haber tránsito".	<b>Se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario al artículo 50 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, relativo al hecho de que en él no se hace precisión del alcance de la 'declaración de ingreso', en el artículo 1 del proyecto se incluye la definición de dicho término y su alcance.  Respecto al segundo comentario, se precisa y aclara la redacción del artículo, dejando expreso que no habrá necesidad de presentar una declaración de tránsito para trasladar mercancía bajo control aduanero desde lugar de arribo y hasta zona franca toda vez que los traslados de la mercancía bajo control aduanero a zonas francas dentro de la misma jurisdicción se harán al amparo de una declaración de ingreso y de planilla de envío, y fuera al amparo de una declaración de ingreso. Ello, es explícito en el primer inciso del artículo 477 del Decreto 1165 de 2019 que se modifica, en el que se precisan los documentos que amparan las mercancías para su traslado.
43	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es) María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	Frente al artículo 52 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 486 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  "Se hace referencia nuevamente a la declaración de ingreso en reemplazo de la declaración de tránsito que indica la norma actualmente, sin que el proyecto ni el D1165/19 indique el alcance de dicha declaración.  Se crean condiciones para el regreso de la mercancía de zona franca transitoria a zona franca, pero en la operación inicial de salida no se dice lo mismo, no es	<b>Se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario al artículo 52 del proyecto, relativo al hecho de que en él se hace mención a la 'declaración de ingreso', en el artículo 1 se incluyó dicha.  En relación con el comentario conforme al cual hay un vacío normativo en el sentido de que no se crearon condiciones para la salida de la mercancía desde una zona franca permanente a una transitoria, se informa que se ajustó y adicionó la redacción para mayor claridad.

			<i>lógico que haya requisitos para la operación de regreso y no para la operación inicial."</i> .		
44	29/11/2023	María Elena Botero Mejía (mboterom12002@yahoo.es)	<p>Frente al artículo 53 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 492 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Se hace referencia nuevamente a la declaración de ingreso en reemplazo de la declaración de tránsito que indica la norma actualmente, sin que el proyecto ni el D1165/19 indique el alcance de dicha declaración."</i>.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario al artículo 53 del proyecto, relativo al hecho de que en él se hace mención a la 'declaración de ingreso', en el artículo 1 se incluyó dicha definición.
45	29/11/2023	Ivan Javier Flórez Portilla (cenes@ccipiales.org.co)	<p>Indica el ciudadano:</p> <p><i>"La presente con el fin de solicitar a usted muy respetuosamente su valiosa gestión, para que a través de los canales correspondientes, en la próxima reforma que se prepara por la DIAN al régimen aduanero consagrada en el actual Decreto 1165 de 2019, se proponga considerar la defensa de los intereses del gremio camionero colombiano que hace más de 20 años se encuentra afectado por el paso directo, la competencia desleal, el transporte local y otras prácticas que realizan los transportadores extranjeros de carga por carretera</i></p> <p>a. <i>La sola habilitación del medio de transporte no puede ser considerada como una declaración de importación sino a condición de la realización de la ejecución de un contrato de transporte soportado con los documentos de transporte debidamente registrados en el sistema electrónico de la autoridad aduanera.</i></p> <p>b. <i>Los documentos de transporte deberán expedirse previamente por la empresa de transporte y registrarse en el sistema electrónico de la autoridad aduanera antes de iniciarse la operación de transporte internacional.</i></p> <p>c. <i>Las provisiones de combustible para llevar por cada medio de transporte serán las estrictamente necesarias para llegar a la primera aduana de territorio aduanero nacional. Su incumplimiento dará lugar a la aprehensión y decomiso del combustible y del medio de transporte conforme a las causales consagradas en el régimen aduanero sancionatorio, sin perjuicio de las acciones penales.</i></p> <p>d. <i>La declaración en frontera de la mercancía transportada bajo un régimen aduanero (mercancía</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	No se realiza ninguna modificación al proyecto de decreto toda vez que la solicitud no recae sobre ningún artículo del proyecto. Sin embargo, se tendrán en cuenta las sugerencias para su respectivo estudio de viabilidad.

			<p>nacionalizada), no permitirá la continuación del viaje en los mismos medios de transporte extranjero.</p> <p>e. Los medios de transporte habilitados o no habilitados para el transporte internacional de carga por carretera no podrán realizar transporte local, so pena de su aprehensión y decomiso conforme a las causales previstas en el régimen aduanero sancionatorio.</p> <p>f. Para la movilización de medios de transporte vacíos o en lastre dentro del territorio aduanero nacional se requiere registrar previamente la novedad en el sistema electrónico de la autoridad aduanera.</p> <p>g. Las autoridades de tránsito y transporte y los organismos auxiliares de la función aduanera tales como agentes de carga, depósitos o bodegas de aduanas y agencias de aduanas, en cada una de las operaciones de comercio exteriores que participen, deberán suspender sus operaciones y reportar inmediatamente ante la autoridad aduanera las inconsistencias que se presenten en los medios de transporte que realicen transporte internacional de carga por carretera".</p>		
46	29/11/2023	William Ovalle Moreno (William.ovalle@vitalis.com.co)	<p>Frente al artículo 12 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 97 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"al existir la habilitación para que los aeropuerto y puertos se consideren como depósitos, tendería desaparecer los almacenes aduaneros lo cual crearía desempleo, ahora bien con este punto nosotros como usuarios podemos escoger el almacena aduanero donde queremos que se traslade la carga o será protesta de la aerolínea".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación al comentario al artículo 12 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 97 del Decreto 1165 de 2019, se resalta que lo que se pretende con la modificación es responder a una realidad económica consistente en que debido a la especialización del objeto social de las empresas de transporte internacional, éstas contratan los servicios de abastecimiento de las provisiones que utilizarán los medios de transporte o que consumirán los viajeros que transportan en forma externa, por lo cual se busca abrir la posibilidad de habilitar depósitos de provisiones de a bordo para consumo y para llevar a los titulares de aeropuertos, puertos y muelles, para permitirles un uso eficiente de sus recursos y con el objeto posibilitar la presencia de nuevos oferentes para los bienes que consumen las empresas de transporte internacional y sus pasajeros.</p> <p>En este evento solo se les está autorizando a los puertos, aeropuertos o muelles la habilitación de un depósito para almacenar las provisiones de a bordo para consumo y para llevar que utilizarán las empresas de transporte internacional o sus pasajeros. En consecuencia, este artículo no impacta el tema de empleo, por el contrario, generará mayor empleo si se habilita el depósito.</p>
47	29/11/2023	Ángela Cogollo (cogollo.angela@gmail.com)	<p>Frente al artículo 2 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 8 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"al final del artículo se indica:</i></p> <p><i>"Las obligaciones derivadas de la autorización como Operador Económico Autorizado son las previstas en el Decreto 3568 de 2011 o el que lo sustituya o modifique, además de las</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario según el cual se debe eliminar el último inciso del artículo 2 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 8 del Decreto 1165 de 2019 por cuanto, en el parecer de la ciudadana, no guarda relación con el resto del artículo, se informa que dicho inciso no es objeto de modificación. Además, el mismo sí está relacionado con la materia que se regula en el artículo 8 del Decreto 1165 de 2019 por cuanto en él se establece que las responsabilidades del Operador Económico Autorizado también estarán definidas en el Decreto 3568 de 2011 o el que lo sustituya o modifique, pues en este se establecen obligaciones para este tipo de usuarios aduaneros.</p>

			<p>establecidas en este decreto para los usuarios aduaneros, según corresponda”</p> <p>es un texto sin contexto que no corresponde con la redacción del artículo se debe eliminar”.</p>		<p>Por lo tanto, no se accede a la solicitud de eliminar el inciso 7 del artículo 8 del Decreto 1165 de 2019.</p>
48	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente a la totalidad del proyecto de decreto publicado, el ciudadano manifiesta:</p> <p>“No se aprecia, a pesar de la exposición de motivos en los Considerandos del proyecto de Decreto, que las modificaciones propuestas tengan claro algún norte o directriz que lo oriente.</p> <p>En ese sentido, tampoco puede predicarse que la expedición de este proyecto impacte favorablemente la ejecución de las operaciones aduaneras. Al contrario, como se analiza más adelante, las va a demorar más, generando reprocesos y dilaciones.</p> <p>De otro lado, la mayoría de las modificaciones propuestas se limitan a recoger los conceptos emitidos por la DIAN para el tema de las operaciones de las SCI y las Zonas Francas, el cobro de tributos en las importaciones temporales al amparo del artículo 211 del Decreto 1165 de 2019, o su posición frente al informe de descargue e inconsistencias, entre otros.</p> <p>Preocupa que se reviven las vigencias escalonadas y condicionadas al señalar - para casi 30 de los 63 artículos propuestos - que solo entrarán a regir cuando se cuente con el sistema informático aduanero que soporte los cambios que se proponen en dichas normas, lo cual ya dejó una amarga experiencia a nivel de seguridad jurídica y claridad en las reglas de juego, con el hoy derogado Decreto 390 de 2016.</p> <p>Finalmente se evidencia también la falta de cuidado en anteriores modificaciones efectuadas al Decreto 1165 de 2019, como ocurrió con el Decreto 360 de 2021 pues se propone volver a modificar los mismos artículos que en dicha oportunidad se ajustaron, como se aprecia con los siguientes artículos del Decreto 1165 de 2019: 3, 18, 52, 55, 91, 175, 185, por citar algunos”.</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con el comentario según el cual “No se aprecia, a pesar de la exposición de motivos en los Considerandos del proyecto de Decreto, que las modificaciones propuestas tengan claro algún norte o directriz que lo oriente”, se informa que los Considerandos del proyecto fueron adicionados para dar mayor precisión sobre algunas temáticas expuestas, y en ellos quedaron explícitos que son objetivos del proyecto, entre otros, disminuir los tiempos de desaduanamiento y fortalecer el control aduanero en lugares de arribo, por lo que se hace necesario exigir la presentación de la declaración en forma anticipada de las mercancías de origen extranjero cuyo destino es Colombia.</p> <p>En relación con el comentario según el cual en la mayor parte del proyecto solo se recogen conceptos emitidos por la DIAN, se informa que, precisamente se busca que ante los problemas jurídicos presentados por los usuarios y para otorgar mayor seguridad jurídica dichas temáticas se eleven a nivel de una norma.</p> <p>En relación con el comentario según el cual es fuente de preocupación la entrada en vigencia de forma escalonada de las disposiciones del proyecto se precisa que, no hay aplicación escalonada, por cuanto una parte del articulado entra en vigencia 15 días después de publicada la norma, y los demás entrarán en vigencia una vez se realicen todas las etapas necesarias para la puesta en producción de los sistemas informáticos que soportan estas disposiciones. No obstante, para mayor claridad se ajustó el artículo de vigencias.</p> <p>El último comentario también es una apreciación. En todo caso, el hecho de que algunos de los artículos que se propone modificar hayan sido modificados anteriormente, demuestra que el comercio exterior es dinámico y sujeto a cambio permanentes que deben verse reflejados en la normatividad aduanera.</p>
49	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual será ajustada en el proyecto, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>

			<p><i>"En referencia a la definición de descripción errada o incompleta del serial"</i></p> <p><b>"Descripción errada o incompleta del serial.</b> Es la información con errores u omisiones totales o parciales en el serial."</p> <p>Sugerimos eliminar de la definición "descripciones las mínimas" ya que la gran mayoría de las mercancías tiene al menos una descripción mínima.</p> <p>-</p> <p><b>"Mercancía diferente:</b> Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta que esta última es de distinta naturaleza; es decir, cuando: i) se presente un salto de subpartida o ii) que no se genere un menor pago de tributos ni la violación de una restricción legal o administrativa, sin perjuicio del análisis integral."</p> <p>Es fundamental que se conserve el principio del análisis integral, de forma tal que, si hay una equivocación involuntaria, pero se puede probar que el producto que se está presentando en la inspección física o documental corresponde con el que se está declarando, se permita subsanar el error.</p> <p>En definitiva, no son claras las propuestas de modificación a la definición de "mercancía diferente", con las implicaciones a nivel de causales de aprehensión que la misma tiene y respecto de la cual se insiste en comprender la mercancía "presentada," así como la creación de una nueva definición relativa a "descripción errada o incompleta del serial" que generará más dificultades interpretativas".</p>		
50	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 5 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"En relación a la suspensión de prerrogativa del pago consolidado, aplaudimos la intención de la DIAN de querer aminorar los efectos de la extemporaneidad en el pago consolidado por parte de los OEA y UATS, pero podrían ser menos casuística las opciones propuestas al respecto en el artículo 5 del proyecto de Decreto, al plantear la modificación del artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, habida</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 5 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se informa que la razón de ser del artículo es atemperar la aplicación de la suspensión del beneficio de pago consolidado con el que cuenta el Operador Económico Autorizado, habida cuenta la sanción prevista en el numeral 1.3. del artículo 66 del Decreto 920 de 2023, lo que hace necesario diferenciar los eventos en los que se aplica esa consecuencia negativa de los que no.</p> <p>Así las cosas, por un lado, se hace necesaria "la casuística" para determinar los casos en que opera la suspensión, dependiendo de los momentos en que se subsana el incumplimiento. La posibilidad de hacer el pago consolidado de los tributos aduaneros que posee un Operador Económico Autorizado es un beneficio; por lo tanto, su suspensión o pérdida ante el incumplimiento de los términos previstos en el Decreto 1165 de 2019 para hacer dicho pago no corresponde a una sanción para el usuario con calidad de Operador Económico Autorizado, sino a una consecuencia de su falta de diligencia, que es la que</p>

			<p>cuenta que, en todos los eventos, hay suspensión de la prerrogativa y la aplicación de la sanción pecuniaria del artículo 66 del Decreto Ley 920 de 2023.</p> <p>De hecho, debería aprovecharse esta modificación, pero para eliminar la mencionada suspensión de la prerrogativa a dichos usuarios pues ya la extemporaneidad se sanciona con la onerosa sanción creada en el artículo 66 del Decreto Ley 920 de 2023'.</p>		<p>justifica su trato como Operador Económico Autorizado. En ese sentido, la suspensión o pérdida del beneficio tiene una naturaleza distinta a la que tiene la sanción prevista en el numeral 1.3. del artículo 66 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>De esta manera, no se accede a modificar el artículo, ya que la sanción y la suspensión del beneficio de pago consolidado tienen una entidad distinta.</p>
51	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Solicitud de aclaración. Es fundamental que se aclare a qué se refiere la "declaración de ingreso", este documento aduanero es un nuevo requisito y en el proyecto de decreto no se especifica a qué hace referencia, qué contiene, quién es el responsable de expedirlo, etc. Así mismo, se debe aclarar si aplica también para los centros de distribución internacional. Sugerimos incluir en el artículo 1 una definición que delimite este concepto para evitar confusiones.</i></p> <p><i>Adicionalmente, en relación a la exigencia de la Planilla de Envío por el puerto, o depósito, o transportador aéreo, o ACI, se reitera, no obstante que, como resultado de la obligatoriedad de exigir la presentación anticipada de la Declaración, o la denominada Declaración de Ingreso, la mercancía debe salir nacionalizada del lugar de arribo.</i></p> <p><i>Lo anterior se infiere de lo siguiente:</i></p> <p><i>"El declarante, el transportador, el agente de carga internacional, el puerto y el depósito habilitado <u>deberán verificar que la mercancía se encuentre amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso al momento de su salida del lugar de arribo.</u>" (Subrayado fuera del texto).</i></p> <p><i>También de lo previsto al respecto en los Considerandos del Proyecto de Decreto cuando indica:</i></p> <p><i>Que la experiencia de los países de la región en el uso de la declaración anticipada ha permitido la mejora en disminución de los tiempos, simplicidad y previsibilidad de los trámites aduaneros impactando la competitividad de los países al</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual es necesario aclarar qué es una declaración de ingreso, se informa que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En relación con la indicación de que la planilla de envío es innecesaria debido a que la mercancía bajo control aduanero deberá estar amparada en una declaración anticipada, pues en opinión del ciudadano, debe salir nacionalizada, por un lado, se informa que la nacionalización en lugar de arribo no es exigida en el proyecto. Lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía salga de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Ello es evidente en los artículos 16 y 22 del proyecto, con los que se modifican los artículos 169 y 183 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, pues conforme a estos, es posible trasladar la mercancía a depósito cuando no se haya encontrado conformidad entre lo declarado y lo inspeccionado o entre lo declarado y lo indicado en los documentos de viaje. Además, el artículo 24 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019 prevé la posibilidad de trasladar la mercancía a depósito para realizar el pago de los tributos aduaneros en dicho recinto.</p> <p>Por otro lado, no se prescinde de la planilla de envío toda vez que es el documento que contiene la información del transportador, así como del medio de transporte que traslada la mercancía, por lo cual es necesario adjuntarla para el control aduanero, y además sirve al transportador para identificar la mercancía que transporta, pues este es un sujeto distinto al declarante.</p>

			<p>permitir la disponibilidad de la carga en los puertos y aeropuertos, generando eficiencias de tiempos en la cadena de suministro.</p> <p><u>Que, en esa línea y con el objeto de fortalecer el control aduanero en lugares de arribo, se hace necesario exigir la presentación de la declaración en forma anticipada de las mercancías que ingresan y cuyo destino es Colombia.</u> (Subrayado fuera del texto).</p> <p>Sobraría entonces la exigencia de la Planilla de Envío, de ser obligatorio, SIEMPRE, el trámite de la Declaración Anticipada de Importación o de Ingreso, habida cuenta que, como lo indica su definición del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, que no es objeto de modificación, hoy se requiere, precisamente, para amparar el traslado – dentro de la misma jurisdicción - de una mercancía que no ha sido declarada.</p> <p>En efecto, la definición vigente de Planilla de Envío señala:</p> <p><b>Planilla de envío.</b> Es el registro mediante el que se autoriza y ampara el traslado de la carga bajo control aduanero de un lugar a otro ubicados en la misma jurisdicción aduanera, de acuerdo a lo previsto en el presente decreto.</p> <p>Ahora bien, aunque en la reunión celebrada el pasado viernes 23 de noviembre con los funcionarios de la DIAN, se nos indicó que la mercancía puede salir del lugar de arribo sin la autorización de levante y obtener éste en el depósito habilitado, no se aprecia que esa situación sea clara en el articulado propuesto y de serlo, no tiene sentido, entonces, continuar exigiendo la Planilla de Envío si la mercancía va a salir acompañada de una Declaración de Importación ya aceptada".</p>		
52	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Sugerencia de modificación de la redacción del parágrafo 1 excluyendo a los vehículos y maquinaria pesada de suministrar su peso dada la dificultad de realizar el pesaje:</p> <p>"Parágrafo 1. En el modo marítimo el puerto debe informar, por cada medio de transporte terrestre, el peso real de la carga en el momento en que salga de</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de modificar el artículo 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, para establecer que las mercancías por su naturaleza no sean susceptibles de ser pesadas estarán excluidas de suministrar esta información, se acepta el ajuste propuesto teniendo en cuenta las particularidades de la operación en ese caso.</p> <p>En relación con la solicitud de ajustar el artículo 17 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, para eliminar el requisito de la instalación de "dispositivos electrónicos", se responde que no se acepta la sugerencia, pues precisamente uno de los objetivos del proyecto de decreto es hacer más efectivo el control sobre las mercancías bajo control aduanero, para combatir el contrabando.</p> <p>Adicionalmente, se precisa que en el artículo no se está haciendo referencia a "dispositivos electrónicos de seguridad",</p>

			<p>las instalaciones portuarias, identificando las unidades de carga y el documento de Transporte internacional que corresponda. <b>Las mercancías que por su naturaleza no sean susceptibles de ser pesadas estarán excluidas de suministrar esta información</b></p> <p>En relación a la exigencia de dispositivos electrónicos, consideramos que debe dejarse la misma solo para los tránsitos aduaneros, como actualmente lo exige la norma. Adicionalmente, no se deben exigir estos dispositivos para todas las mercancías, excluyendo puntualmente las que por su naturaleza resulta difícil la incorporación de los mismos”.</p>		<p>sino a “dispositivos de seguridad”; los primeros son especies de los segundos. Así las cosas, la determinación del tipo de dispositivos que se exigirá para los traslados de mercancías bajo control aduanero de lugar de arribo a depósito o a zona franca se hará a través de resolución reglamentaria, en conformidad con lo establecido en el artículo 773 del Decreto 1165 de 2019.</p>
53	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>“Este artículo contiene la modificación más relevante y preocupante. Al respecto, sugerimos eliminar la exigencia de tramitar en forma obligatoria para todas las importaciones la Declaración de Importación en forma anticipada y que continúe siendo voluntario su trámite, como ocurre hoy, así como que los OEA estén exonerados de realizar la declaración anticipada.</p> <p>Es inexplicable que se disponga que todas las declaraciones de importación deben ser presentadas y aceptadas en forma anticipada con una antelación mínima de 48 horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional.</p> <p>Si bien se contemplan en dicho artículo algunas excepciones a dicha obligación, verbigracia, la presentación de declaraciones iniciales precedidas de una entrega urgente, se advierte que se trata de una obligación que resulta de difícil cumplimiento debido a las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Algunas mercancías requieren de vistos buenos por parte de diferentes entidades, procesos que tardan más de 48 horas.</li> <li>• Actualmente se requieren documentos originales que pueden tardar más de 48 horas de llegar desde su origen.</li> <li>• Los tiempos de tránsito son variables y en ocasiones superan las 48 horas.</li> <li>• El artículo desconoce la realidad logística de los importadores en la medida en la que las empresas no nacionalizan</li> </ul>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario</b></p>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada. En el parágrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación.</p> <p>Ahora bien, frente a las indicaciones de que “Algunas mercancías requieren de vistos buenos por parte de diferentes entidades, procesos que tardan más de 48 horas”, de que “Actualmente se requieren documentos originales que pueden tardar más de 48 horas de llegar desde su origen” y de que “Los tiempos de tránsito son variables y en ocasiones superan las 48 horas”, se precisa que el término de 48 horas es la antelación con la cual debe presentarse la declaración que corresponda antes de llegada la mercancía al Territorio Aduanero Nacional; no es el término de permanencia en lugar de arribo que está previsto en el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, los cuales además se cuentan en días. También se precisa que dicho término no incide en los términos de transporte de las mercancías al Territorio Aduanero Nacional, pues para la aduana las 48 horas se cuentan desde la llegada al país, no desde la salida de la mercancía en origen. Además, el término previsto en este proyecto es más beneficioso que el que se prevé actualmente en el Decreto 1165 de 2019, pues la antelación de la anticipación es menor.</p> <p>Frente al comentario según el cual el artículo “desconoce la realidad logística de los importadores en la medida en la que las empresas no nacionalizan inmediatamente toda la mercancía”, se informa que la nacionalización en lugar de arribo no es exigida en el proyecto. Al respecto, lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía salga del lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Ello es evidente en los artículos 16 y 22 del proyecto, con los que se modifican los artículos 169 y 183 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, pues conforme a estos, es posible trasladar la mercancía a</p>

	<p>inmediatamente toda la mercancía, sino que nacionalizan de acuerdos a las necesidades del mercado. Van nacionalizando lo que requieren, y lo demás se deja en zona franca. Esta modificación desconoce también la estructura financiera de las compañías pues no se cuenta con el flujo de caja para realizar y pagar todas las declaraciones anticipadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se desbordaría la capacidad operativa de los importadores y las agencias de aduanas. Adicionalmente, el cumplimiento de esta disposición implicaría que un proceso de importación se vea enfrentado a las siguientes situaciones, que hoy no se presentan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La "actualización" de la Declaración de Importación, que no se entiende a qué se refiere ni qué comprende.</li> <li>• La necesidad de que la DIAN autorice el pago al importador para que se puedan cancelar los tributos aduaneros.</li> <li>• Se condiciona la aceptación de la Declaración de Importación a que se presente la misma en forma anticipada, con una anticipación no superior a las 48 horas, so pena de que no sea aceptada, como lo señala la modificación propuesta por el artículo 20 del proyecto de Decreto al artículo 178 del Decreto 1165 de 2019, que regula las causales de aceptación.</li> <li>• En virtud de las modificaciones que se proponen al párrafo 5 del artículo 175 y al numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, además de no producir efecto la declaración de importación que no se presente con la anticipación requerida, habrá lugar a la imposición de onerosas sanciones<sup>2</sup>, que incidirán en el nivel de riesgo del usuario de que se trate, al corresponder a una infracción de naturaleza grave para el declarante en el régimen de importación, según el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto Ley 920 de 2023, para enervar la posibilidad de aprehensión de la mercancía de que se trate.</li> <li>• Mayor vulnerabilidad de bloqueos y congestión en zonas francas y puertos dado el altísimo tráfico que implicaría sacar todas las mercancías de manera anticipada.</li> <li>• Si la mercancía sale para inspección física o intrusiva de que habla este proyecto de Decreto, también se desbordaría la capacidad operativa de la DIAN, lo cual implicaría aún mayores tiempos y cuellos de botella.</li> </ul> </li> </ul> <p>Por otro lado, en relación a la autorización de pago, tal y como esta redactado el artículo parecería que se desconocen los actuales beneficios y</p>	<p>depósito cuando no se haya encontrado conformidad entre lo declarado y lo inspeccionado o entre lo declarado y lo indicado en los documentos de viaje. Además, el artículo 24 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019 prevé la posibilidad de trasladar la mercancía a depósito para realizar el pago de los tributos aduaneros en dicho recinto.</p> <p>Frente al comentario según el cual se prevé el desbordamiento de la capacidad operativa de los importadores y las agencias de aduanas, se informa que se están adoptando las medidas con los ciudadanos y responsables de las zonas primarias para garantizar que los cambios planteados en el procedimiento se puedan realizar de manera óptima.</p> <p>Frente al comentario sobre la falta de claridad sobre la actualización de la declaración, se responde con base en lo que se indica en el primer inciso del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que se trata de una oportunidad en la que el declarante puede ajustar la información declarada de forma anticipada con base a lo verificado en diligencia de inspección previa o a lo consignado en el informe de descargue e inconsistencia, cuya razón de ser es darle la oportunidad al declarante de informar lo que verdaderamente llegó al Territorio Aduanero Nacional, evitando de esa forma que la mercancía quede incurso en alguna causal de aprehensión. En todo caso, se precisa que en atención a su comentario se ajustó la redacción de los artículos pertinentes para otorgar mayor claridad.</p> <p>Frente a los comentarios relativos al supuesto eventual desbordamiento de la capacidad operativa de la aduana, así como de los lugares de arribo como consecuencia de "sacar todas las mercancías de manera anticipada" o de la inspección en lugar de arribo, se responde que la entidad tiene previstos ajustes a sus procesos internos para responder a los cambios una vez entren en vigencia y se están adoptando las medidas con los ciudadanos y responsables de las zonas primarias para garantizar que los cambios planteados en el procedimiento se puedan realizar de manera óptima.</p> <p>En relación con las situaciones que surgirían en el proceso de importación por el hecho de que deba autorizarse el pago, se manifiesta que dado el nuevo procedimiento que se requiere para posibilitar la declaración anticipada y facilitar las operaciones de comercio exterior, se hace necesario que el pago se presente con posterioridad a la selectividad. Es por ello que el artículo 22 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, leído en consonancia con el artículo 24 del mismo, da cuenta de que el pago siempre va después de la selectividad. El artículo 22 indica los resultados de la selectividad y de acuerdo con éste, como consecuencia de ella puede obtenerse la autorización de pago automático para aquellas modalidades de importación que sí requieren el pago de tributos aduaneros, con posterioridad al cual se puede obtener el levante, o el levante automático para aquellas que no requieren de pago. También se puede determinar la inspección documental o física, casos en los cuales el inspector podrá autorizar el pago de los tributos aduaneros para aquellas modalidades de importación que sí requieren su pago o el levante, para aquellas que no. Así las cosas, la autorización de pago no supone un obstáculo distinto a la autorización de levante que existe actualmente. Ambos pueden ser el resultado de la selectividad o pueden ser el resultado de la conformidad entre la mercancía inspeccionada y la declarada o entre la declarada y la manifestada. No obstante, se ajustaron los artículos correspondientes para aclarar que el pago se puede realizar en depósito.</p> <p>Frente a los reparos al artículo 20 del proyecto por cuanto éste establece que puede no aceptarse la declaración anticipada cuando esta no sea presentada con una anticipación mayor a 48 horas antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional, se elimina la propuesta porque la declaración anticipada se acepta con anterioridad a la llegada de la mercancía, por lo cual el no haber presentado la declaración anticipada en término no es causal de su no aceptación, pero sí de la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el cumplimiento de dicha obligación. Además,</p>
--	---	---

			<p><i>mecanismos de pago de los UTS y de los OEA, los cuales consideramos que deben mantenerse.</i></p> <p><i>Así las cosas, carece de valor agregado exigir el trámite de la declaración de importación en forma anticipada si los usuarios aduaneros involucrados, de todos modos, deben continuar, adicionalmente, tramitando la misma documentación que hoy se exige.</i></p> <p><i>Adicionalmente, tanto en la reunión sostenida el 23 de noviembre en la DIAN como en la reunión de la Comisión Mixta de Gestión Tributaria y Aduanera realizada el pasado 29 de noviembre en su Despacho, se sostuvo lo mismo: que no se exigirán los pagos para la salida de las mercancías en el lugar de arribo y que ellas podrán ser trasladadas a los depósitos aduaneros en cualquier lugar del país, donde se completará el proceso de nacionalización. Según esto, la actividad de los depósitos se mantendrá y seguirán operando normalmente como lo vienen haciendo en la actualidad. Así las cosas, agradecemos modificar el artículo para que esta afirmación se refleje en el mismo.</i></p> <p><i>Por último, no se aprecia que este tipo de modificaciones tengan algún valor agregado que mejore los procesos aduaneros sino, al contrario, se traducirán en demoras y dilaciones innecesarias, más el riesgo subjetivo, para todos los importadores formales, incluso los OEA, de ser objeto de sanciones y eventuales aprehensiones, habida cuenta que otra de las modificaciones propuestas<sup>3</sup> es, precisamente, derogar para los actuales OEA la prerrogativa que hoy tienen de estar exentos de la presentación anticipada obligatoria de las declaraciones de importación, prevista en el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019, lo cual expone a este tipo de usuarios a contingencias que a la fecha no tienen".</i></p>		<p>se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente; así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea. En ese sentido se ajustó el artículo.</p> <p>En relación con la supuesta pérdida del beneficio de pago consolidado, se informa que la etapa de autorización de pago no hace improcedente el beneficio de pago consolidado, por cuanto el artículo 5 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 18 del Decreto 1165 de 2019 deja inclúme el inciso primero del numeral 1 del artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, en el cual se establece en qué término en que debe realizarse dicho pago y la modificación precisa los eventos en que aplica la suspensión del beneficio de pago consolidado de acuerdo con el momento en que se generó el incumplimiento del pago.</p> <p>Por otro lado, en relación con la solicitud de aclarar que no se exigirá el pago de tributos aduaneros para la autorización de la salida de las mercancías del lugar de arribo "a los depósitos aduaneros en cualquier lugar del país" para que en ellos se termine el proceso de nacionalización, se precisa que el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 establece el término de permanencia en lugar de arribo y la necesidad de una declaración para poder hacer el traslado de la mercancía bajo control aduanero depósito o zona franca, de manera que este par de normas leídas en conjunto con el artículo 185-1 del Decreto 1165 de 2019, introducido con el artículo 26 del proyecto, dan cuenta de que el pago podrá realizarse en depósito, siempre que el traslado esté amparado en una declaración.</p> <p>Finalmente, en relación con el comentario de acuerdo con el cual "no se aprecia que este tipo de modificaciones tengan algún valor agregado que mejore los procesos aduaneros" se reitera que los cambios propuestos para el procedimiento de importación están plenamente justificados y sustentados en los considerandos, sin embargo, atendiendo a los comentarios estos fueron ajustados para otorgar mayor claridad.</p>
54	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 19 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adiciona el artículo 177 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Sugerimos que se modifique la redacción del artículo de forma tal que en todos los casos se permita la presentación de documentos digitalizados, en línea con las prácticas aduaneras internacionales".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la sugerencia de modificar el artículo 19 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que modifica el artículo 177 del Decreto 1165 de 2019, consistente en permitir la presentación de documentos digitalizados se resalta que ese es justamente lo que se permite con la modificación propuesta. Por lo tanto, no se realiza ningún ajuste al proyecto.</p> <p>Ahora bien, si lo que se quiere es que se elimine la obligación de conservación de los documentos originales, es necesario destacar que esta modificación no es posible en un decreto aduanero dado que existen en el Código General del Proceso, en el Código Civil y en leyes especiales, como la Ley 527 de 1999 o la Ley 594 de 2000 disposiciones que establecen</p>

					condiciones sobre el valor como prueba de las copias frente a los originales, especialmente en procesos judiciales.
55	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 20 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 178 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Amablemente solicitamos que se modifique la redacción de este artículo, aclarando que será aplicable a las mercancías que voluntariamente realicen la declaración anticipada, y no a todas las mercancías como lo menciona el Artículo 18, debido a las graves implicaciones que traería para la operación logística del comercio internacional en el país.</i></p> <p><i>“1. Cuando la declaración de importación anticipada se haya presentado con posterioridad al término establecido en el artículo 175 del presente decreto o la declaración importación inicial se haya presentado con posterioridad al término previsto en el artículo 171 de este decreto. Este artículo aplicará únicamente a las mercancías que voluntariamente se les presente declaración anticipada”.</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>No obstante, frente a los reparos al artículo 20 del proyecto por cuanto éste establece que puede no aceptarse la declaración anticipada cuando esta no sea presentada con una anticipación mayor a 48 horas antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional, se elimina la propuesta porque la declaración anticipada se acepta con anterioridad a la llegada de la mercancía, por lo cual el no haber presentado la declaración anticipada en término no es causal de su no aceptación, pero sí de la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el cumplimiento de dicha obligación. Además, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente: así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>No obstante, se mantiene la regla general de presentar declaración anticipada.</p>
56	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 22 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Se sugiere eliminar este artículo ya que la solicitud de autorización generaría aún más demoras en el proceso de nacionalización”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>En relación con las supuestas demoras que surgirían en el proceso de importación por el hecho de que deba autorizarse el pago, se manifiesta que dado el nuevo procedimiento que se requiere para posibilitar la declaración anticipada y facilitar las operaciones de comercio exterior, se hace necesario que el pago se presente con posterioridad a la selectividad.</p> <p>Es por ello que artículo 22 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, leído en consonancia con el artículo 26 del mismo proyecto, da cuenta de que el pago siempre va después de la selectividad, cuyos resultados se encuentran contemplados en el primer artículo a que se hace referencia y según los cuales puede obtenerse la autorización de pago automático para aquellas modalidades de importación que sí requieren el pago de tributos aduaneros, con posterioridad al cual se puede obtener el levante, o el levante automático para aquellas que no requieren de pago. También se puede determinar la inspección documental o física, casos en los cuales el inspector podrá autorizar el pago de los tributos aduaneros para aquellas modalidades de importación que sí requieren su pago o el levante, para aquellas que no. Así las cosas, la autorización de pago no supone un obstáculo distinto a la determinación de la selectividad que existe actualmente a través del sistema. Tanto la autorización de pago, como el levante pueden ser el resultado de la selectividad o pueden ser el resultado de la conformidad entre la mercancía inspeccionada y la declarada o entre la declarada y la manifestada. No obstante, se ajustó la redacción del artículo 181 para otorgar mayor claridad en el proceso.</p> <p>Finalmente, es preciso anotar que dado que la autorización de pago se tramita automáticamente a través de los sistemas informáticos electrónicos, no media ningún trámite manual en este proceso.</p>
57	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 23 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“En este artículo se vuelven a solicitar documentos físicos, sugerimos, como lo hicimos</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la sugerencia de modificar el artículo 23 del proyecto, que modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, consistente en permitir la presentación de documentos digitalizados se resalta que ese es justamente lo que se permite con la modificación propuesta.</p> <p>Ahora bien, se reitera que si lo que se quiere es que se elimine la obligación de conservación de los documentos originales, es necesario destacar que semejante modificación no es posible en</p>

			<p><i>líneas arriba, que se modifique la redacción del artículo de forma tal que en todos los casos se permita la presentación de documentos digitalizados, en línea con las prácticas aduaneras internacionales.</i></p> <p><i>Adicionalmente, consideramos muy importante mantener las inspecciones a solicitud del declarante y En la redacción de este artículo incluirse también otros lugares de arribo, zonas francas, puertos, centros de distribución.</i></p> <p><i>Por otra parte, en relación al párrafo y en línea con los comentarios al artículo 18 expuestos líneas arriba, sugerimos eliminarlo ya que resulta en contravía con lo establecido en artículo 183 del Decreto 1165 -artículo 24 del proyecto de decreto – mediante el cual se le otorgan 5 días al declarante para que, en caso de que se advierta descripción errada o incompleta de la mercancía, solicite el levante de la mercancía con declaración de legalización que los subsane, sin liquidación ni pago por concepto de rescate”.</i></p>		<p>un decreto aduanero dado que existen en el Código General del Proceso, en el Código Civil y en leyes especiales, como la Ley 527 de 1999 o la Ley 594 de 2000, disposiciones que establecen condiciones sobre el valor como prueba de las copias frente a los originales, especialmente en procesos judiciales.</p> <p>En relación con la observación respecto de la inspección a solicitud del declarante, se informa que se eliminó esta posibilidad, por cuanto esto implica un trámite manual que imposibilita seguir el proceso por el sistema y se considera que, con la herramienta de inspección previa, el declarante tiene opción de revisar el detalle de la mercancía.</p> <p>En cuanto a la posibilidad de realizar la inspección en “<i>otros lugares de arribo, zonas francas, puertos, centros de distribución</i>”, se informa que el objeto del proyecto es hacer más efectivo el control aduanero sobre mercancías de origen extranjero. En ese orden de ideas, la inspección necesariamente debe realizarse en lugar de arribo, esto es, antes de que las mercancías de origen extranjero sean transportadas a otros lugares del Territorio Aduanero Nacional. No obstante, no se pretende limitar la práctica de las inspecciones a lugares de arribo; si la mercancía se encuentra en inspección no conforme a lo declarado y por ello debe trasladarse a depósito, allí podría hacerse inspección de la mercancía para establecer si se subsanó la situación que dio lugar a la inconformidad. Así, para dar claridad sobre este punto se procede a ajustar el artículo 23 del proyecto publicado.</p> <p>En cuanto a la solicitud de eliminar el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía por cuanto en el parecer del ciudadano “<i>resulta en contravía con lo establecido en artículo 183 del Decreto 1165 -artículo 24 del proyecto de decreto – mediante el cual se le otorgan 5 días al declarante para que, en caso de que se advierta descripción errada o incompleta de la mercancía, solicite el levante de la mercancía con declaración de legalización que los subsane, sin liquidación ni pago por concepto de rescate</i>”, se reitera que la nacionalización en lugar de arribo no se exige en el proyecto. Al respecto, lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir del lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Por lo tanto, no hay contradicción entre el hecho de solicitar la declaración anticipada de las mercancías y permitir su traslado a depósito o zona franca en el evento que en la inspección se encuentre que faltan documentos que acrediten el cumplimiento de restricciones legales y administrativas. No obstante, para mayor claridad se modificó la redacción del artículo para dar claridad respecto de su aplicación.</p>
58	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 24 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 183 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“En la misma línea que se mencionó arriba en los comentarios al artículo 18, consideramos que de la redacción de este artículo no queda claro que permanecen los beneficios de pago de los UTS y de los OEA, los cuales consideramos que deben mantenerse.</i></p> <p><i>En relación al párrafo del artículo, consideramos que se debe ampliar la posibilidad de traslado no solo a depósito sino a Zona Franca, Centros de Distribución Internacional. Adicionalmente, se debe especificar cuánto tiempo tendrá el importador para realizar dicho traslado”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 24 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual no es claro si se mantiene el beneficio de pago consolidado para UTS y OEA, se responde que dicho beneficio efectivamente se mantiene.</p> <p>Lo que se pretende con la nueva redacción del artículo 183 (artículo 24 del proyecto publicado) es informar que mientras se practica una inspección o mientras transcurren los términos establecidos en los numerales 4, 5, 6, 7 y 8 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019 se suspenden los términos de permanencia en lugar de arribo o en depósito. La mención que se hace a autorización de pago o de levante se debe a que estas son dos determinaciones que puede tomar el inspector con base en los documentos que aporten los usuarios y teniendo en cuenta la modalidad de importación declarada o la calidad del usuario; por lo tanto, el hecho de que se mencione la autorización de pago no quiere decir que los usuarios UTS o OEA deban pagar uno o uno los tributos correspondientes a cada declaración.</p> <p>En relación con la solicitud de ampliar la posibilidad de trasladar la mercancía inspeccionada a la que le falten vistos buenos a zonas francas o depósitos, manifestamos que ello no se ha limitado. Lo que sucede es que, si la mercancía fue declarada en una modalidad de importación, la misma solo puede trasladarse a depósito. Si la mercancía fue declarada con declaración de ingreso porque el documento de transporte se</p>

					<p>encuentra consignado a una zona franca o a un Centro de Distribución Logística Internacional, esta se debe trasladar a zona franca o centros de distribución logística internacional, según corresponda, por cuanto estas figuras tienen unos objetivos específicos que pretenden promover la inversión, la producción de bienes y servicios para su distribución. El artículo 24 del proyecto, que modifica el artículo 183 del Decreto 1165 de 2019, es una norma en el título del régimen de importación.</p> <p>De esta manera, no hay modificaciones que hacer con base en las sugerencias.</p>
59	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 25 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Sugerimos mantener del Decreto 1165 el texto adicional del numeral 4 “El mismo tratamiento señalado en este numeral aplicará cuando se detecten errores u omisiones en la serie, siempre y cuando, en aplicación del análisis integral se determine que no se trata de mercancía diferente.”</i></p> <p><i>Respecto del numeral 9, consideramos que se debe permitir la inspección previa del importador que permita establecer sobrantes, excesos, errores u omisiones”.</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Se acoge parcialmente el comentario, modificando la definición de mercancía diferente, eliminando la referencia al salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas. También, para mantener la coherencia, se mantiene el inciso 2 del numeral 4 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019 pero con ajustes.</p> <p>En relación con el comentario según el cual <i>“consideramos que se debe permitir la inspección previa del importador que permita establecer sobrantes, excesos, errores u omisiones”</i>, se responde que ello está explícitamente previsto en el artículo 6 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 52 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Por lo tanto, se accede parcialmente a las sugerencias.</p>
60	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 26 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adiciona el artículo 185-1 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Consideramos que este artículo debería eliminarse, en concordancia con nuestra sugerencia líneas arriba de eliminar la declaración anticipada obligatoria contemplada en el artículo 18”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar el artículo 26 del proyecto, por cuanto también debería eliminarse la exigencia de declaración anticipada, se reitera que la declaración anticipada es necesaria, salvo las excepciones previstas en el artículo 18 del proyecto, para cumplir con el objetivo de hacer más efectivo el control aduanero, y por ende se hace necesario ajustar el procedimiento de importación o de ingreso de mercancías a zona franca.</p> <p>Se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación. Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p> <p>En ese orden de ideas, no se elimina el artículo 26 porque es necesario para indicar que el pago ocurre con posterioridad a la selectividad, y a la inspección cuando a ello haya lugar.</p>

61	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 28 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adiciona el artículo 188 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Consideramos que este artículo debería eliminarse, en concordancia con nuestra sugerencia líneas arriba de eliminar la declaración anticipada obligatoria contemplada en el artículo 18”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar el artículo 28 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que modifica el artículo 188 del Decreto 1165 de 2019, por cuanto también debería eliminarse la exigencia de declaración anticipada, se reitera que la declaración anticipada es necesaria, salvo las excepciones previstas en el artículo 18 del proyecto, para cumplir con el objetivo de hacer más efectivo el control aduanero, y por ende se hace necesario ajustar el procedimiento de importación o de ingreso de mercancías a zona franca.</p> <p>En ese orden de ideas y con base en los comentarios no se elimina el artículo, pero se ajusta su redacción para dar más claridad de los eventos en que se da la firmeza.</p>
62	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Consideramos que se debe eliminar el numeral 4, ya que se genera una nueva causal de aprehensión:</i></p> <p><i>“4. Cuando la autoridad aduanera determine que la autorización de levante de la declaración de importación se obtuvo con posterioridad a la ejecutoria de la cancelación de la autorización de la agencia de aduanas o cuando se demuestre el uso indebido del Servicio Informático Electrónico.”</i></p> <p><i>(Subrayado fuera del texto)</i></p> <p><i>Cabe anotar que el uso indebido del del Servicio Informático Electrónico, cuenta con sanciones pecuniarias onerosas<sup>4</sup> e incluso de suspensión y cancelación de registros otorgados por la DIAN, en el numeral 1.3 del artículo 48 del Decreto Ley 920 de 2023, luego no se entiende la razón de además generar la posibilidad de aprehender la mercancía de que se trate. De hecho, termina siendo ilegal que con un decreto como el que se analiza se pretenda genera veladamente esta nueva causal de aprehensión adicional a las contempladas en el artículo 69 del Decreto Ley 920 de 2023”.</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar el numeral 4 del artículo 29 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 por cuanto <i>“genera una nueva causal de aprehensión”</i>, se ajusta la redacción del numeral 4, para dar claridad y limitar el alcance de la declaración que no produce efecto. Adicionalmente, es preciso señalar que con el proyecto de decreto publicado no se está creando ninguna causal de aprehensión, pues la creación de ellas es de competencia del Congreso de la República de conformidad con la Sentencia C-441 de 2021 de la Corte Constitucional. El numeral en comento solo está estableciendo una situación en la que la declaración no produce efectos.</p>
63	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 33 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 214 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica que hará una observación. Sin embargo, deja el espacio en blanco y pasa al manifestarse respecto del artículo 36 del proyecto publicado.</p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>El ciudadano no hace un reparo concreto, de manera que no hay lugar a modificación.</p>
64	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Consideramos que este artículo debería eliminarse, en concordancia con nuestra sugerencia líneas arriba de eliminar la declaración anticipada</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar el artículo 36 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 por cuanto también debería eliminarse la exigencia de declaración anticipada, se reitera que la declaración anticipada es necesaria, salvo las excepciones previstas en el artículo 18 del proyecto, para cumplir con el objetivo de hacer más efectivo el control aduanero, y por ende se hace necesario ajustar el procedimiento de la procedencia de la declaración de legalización.</p>

			<i>obligatoria contemplada en el artículo 18"</i>		En ese orden de ideas, no se elimina el artículo 36 porque es necesario para posibilitar el nuevo procedimiento previsto, y porque establece un incentivo para el cumplimiento de la obligación de declarar de forma anticipada cuando a ello haya lugar y para pagar la sanción por el incumplimiento de esta obligación. No obstante, se ajusta la redacción para mayor claridad.
65	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Reiteramos nuestros comentarios sobre la imperativa necesidad de definir qué se entiende por declaración de ingreso.</i></p> <p><i>En consecuencia, solicitamos que se mantenga el inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 tal y como está redactado".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual es necesario aclarar qué es una declaración de ingreso, se informa al ciudadano que se incluyó dicha en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019. En ese orden de ideas, se accede a realizar la modificación del proyecto.</p> <p>Respecto del segundo comentario ya se respondió en el punto anterior.</p>
66	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 41 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adiciona el artículo 305-1 al Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"No estamos de acuerdo con el literal a del artículo 305-1 que se pretende adicionar, y consideramos que el mismo literal se debe eliminar, pues termina generando una afectación al importador con base en una discrepancia de criterio de la DIAN. Esta discrepancia de la entidad no debería afectar al importador.</i></p> <p><i>Lo mismo sucede con el literal c, el cual creemos sobra y debe ser eliminado ya que resulta obvio que, en caso de modificaciones de la nomenclatura arancelaria, la clasificación señalada en una o varias resoluciones de clasificación arancelaria deba ser objeto de modificación".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Respecto al primer comentario, sobre la afectación al importador con esta disposición no se considera que se genere perjuicio por cuanto la misma empieza a regir a partir de su publicación y no tiene efectos retroactivos, y por el contrario, las resoluciones de Clasificación Arancelaria de oficio que unifiquen criterios en materia de clasificación arancelaria, que expida la DIAN en uso de sus competencias, de acuerdo con los numerales 2 y 3 de la Resolución 70 de 2021, son lineamientos que otorgan seguridad jurídica a todos los usuarios en igualdad de condiciones.</p> <p>Frente al comentario en relación con el literal c), es importante señalar que las Resoluciones que trata este literal tienen como fin actualizar la clasificación arancelaria de algunas mercancías cuando estas sean objeto de cambio de nomenclatura, bien sea por enmienda del Sistema Armonizado o desdoblamiento Andino o Nacional. Esto no afecta a los importadores, por cuanto este literal, que empieza a regir a partir de los 15 días siguientes a su publicación, no tiene efectos retroactivos.</p>
67	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 48 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"No estamos de acuerdo con la modificación a este artículo ya que no se debe limitar el trasbordo a un depósito solo en el lugar de arribo pues hay depósitos que están en otra jurisdicción aduanera y no tendría sentido limitarlo".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente comentario.</b>	Respecto al comentario al artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, modificado con el artículo 48 del proyecto, se informa que la razón de ello es que se pretende ejercer un mejor control de las mercancías, por lo cual no se permitirán transbordos indirectos de mercancías bajo control aduanero a través de depósito ubicados fuera de lugar de arribo, salvo que se decrete una contingencia operativa, posibilidad que se estableció en la modificación del artículo 181 del Decreto 1165 de 2019.
68	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 49 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Consideramos que establecer un término de quince días hábiles para que sea autorizado el Formulario de Movimiento de Mercancías es establecer un término muy prolongado a una</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	En relación con el comentario en el que se manifiesta la supuesta inconveniencia de establecer un plazo de quince (15) días para autorizar un Formulario de Movimiento de Mercancías, por cuanto en el parecer del usuario <i>"es establecer un término muy prolongado a una autorización que ordinariamente se demora horas, lo cual puede significar reprocesos o causar demoras adicionales a los procesos actuales"</i> , se informa que el término que se establece tiene como propósito establecer un plazo máximo para autorizar el mencionado documento, más no está limitando al usuario operador a dar la autorización hasta ese término. Así, con la modificación que se propone el Usuario Operador puede perfectamente autorizar el Formulario de

			<p>autorización que ordinariamente se demora horas, lo cual puede significar reprocesos o causar demoras adicionales a los procesos actuales".</p>		<p>Movimiento de Mercancías en horas, si así se lo permite su operación. Por lo tanto, no se accede a la solicitud pues la modificación solo establece un término máximo para hacerlo.</p>
69	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 63 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 773 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Sugerimos que este artículo debe ser eliminado, en concordancia con nuestra sugerencia líneas arriba de eliminar la declaración anticipada obligatoria contemplada en el artículo 18".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar el artículo 63 del proyecto, que modifica el artículo 773 del Decreto 1165 de 2019 por cuanto también debería eliminarse la exigencia de declaración anticipada, se reitera que la declaración anticipada es necesaria, salvo las excepciones previstas en el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, para cumplir con el objetivo de hacer más efectivo el control aduanero, y por ende se hace necesario ajustar el procedimiento de importación o de ingreso de mercancías a zona franca.</p> <p>Adicionalmente, se precisa que el artículo 63 del proyecto no establece un nuevo requisito para la operación aduanera que no exista hoy en el Decreto 1165 de 2019, sino que unificó un término: el nombre de los dispositivos de trazabilidad de carga.</p> <p>En ese orden de ideas, no se elimina el artículo 63 del proyecto publicado porque la justificación no tiene relación con la solicitud. El artículo no establece un nuevo requisito para la operación aduanera que no exista hoy en el Decreto 1165 de 2019, sino que unificó un término.</p>
70	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 64 del proyecto de decreto publicado, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Consideramos que la entrada en vigencia de estas modificaciones no debería estar supeditada a la entrada en funcionamiento los Servicios Informáticos Electrónicos sino que debe establecerse una fecha cierta de forma tal que los usuarios aduaneros puedan tener certeza y seguridad jurídica respecto de la misma".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Se acoge el comentario parcialmente, ya que se ajustó el artículo de vigencia, incorporando todas las etapas necesarias para la puesta en producción, como son: "divulgación, capacitación, plan de acompañamiento, pruebas internas, pruebas reales, acceso y manejo de los servicios por parte de los ciudadanos de comercio exterior".</p> <p>En ese orden de ideas, no hay afectaciones a la seguridad jurídica y se cumple con el objeto del proyecto de decreto que consiste en generar un mayor control en las operaciones de ingreso de la mercancía al país garantizando que se cuenta con la tecnología que soporte eficientemente la operación logística para tanto para los ciudadanos como para los funcionarios.</p>
71	30/11/2023	Jaime Alberto Cabal (FENALCO)	<p>Frente al artículo 65 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, el ciudadano indica:</p> <p><i>"En línea con los comentarios en los que insistimos a lo largo del documento, solicitamos que se elimine este artículo porque deroga los tratamientos especiales a los OEA y UTS, así como los plazos establecidos para las permanencias en los depósitos, ambos temas cruciales para el comercio exterior de nuestro país".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de eliminar el artículo porque "porque deroga los tratamientos especiales a los OEA y UTS", se informa que el único beneficio que se elimina con la modificación es el beneficio de no presentar declaraciones anticipadas que tienen los Operadores Económicos Autorizados (OEA) de acuerdo con el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 920 de 2023, ya que todas las declaraciones de importación se deben presentar de forma anticipada, sin distinción.</p> <p>En cuanto al señalamiento de que se eliminan los plazos de permanencia en depósito, se responde que en ninguna parte del proyecto se hace lo señalado, ni se obliga a obtener el levante en lugar de arribo, ni se deroga el artículo 171 del Decreto 1165 de 2019. En ese orden de ideas, no se accede a la petición porque parte de una premisa equivocada.</p>
72	30/11/2023	Marcelo Restrepo (restrepom@iata.org)	<p>Frente al artículo 15 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"El proyecto de decreto crearía una obligación del transportador a que se refiere el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, con el numeral 14 en el siguiente sentido: (...) "14. Entregar de manera anticipada la información de los pasajeros y de su equipaje por vuelo que exija la Unidad Administrativa Dirección de Impuestos y Aduanas nacionales -DIAN. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 4"</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente a las preocupaciones manifestadas en el comentario al artículo 15 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, se precisa que al optimizar el control propuesto con este cambio en el procedimiento aduanero, se hace necesario establecer de forma explícita una obligación que deben cumplir los transportadores en aras de facilitar las operaciones y realizar un perfilamiento adecuado previo al arribo de las mercancías o de los viajeros.</p> <p>En relación con el comentario al artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, conforme al cual la planilla de envío es innecesaria debido a que la mercancía bajo control aduanero deberá estar amparada en una declaración anticipada y, conforme a la opinión del ciudadano, sale del lugar de arribo nacionalizada, se responde que la nacionalización en lugar de arribo no es exigida en el proyecto. Al respecto, lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Ello es evidente en los</p>

		<p><i>Con relación a este artículo, es importante recordar que las aerolíneas ya envían información anticipada del pasajero a través del Sistema de Información Anticipada (API, por sus siglas en inglés), implementado con base en la Resolución 3167 Sección III de la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia.</i></p> <p><i>Uno de los principios rectores para la implementación de los sistemas de información anticipada conforme al Anexo 9, de la OACI, Capítulo 9.1 es el del envío de datos personales de los pasajeros y tripulaciones de manera segura y a través de una "Ventanilla Única", de acuerdo con los estándares internacionales aplicables. Así mismo, se asegura el eficiente y correcto uso de los recursos públicos por parte del Estado, permitiendo el compartir la información de manera interinstitucional.</i></p> <p><i>La implementación de una plataforma distinta para el mismo fin (envío de información de pasajeros) estaría claramente contrariando los principios anteriores, además de causar posibles sobrecostos tanto para el Estado como para las líneas aéreas, situación que no es común ver en la mayoría de los países a nivel mundial.</i></p> <p><i>Por lo anterior, alentamos al estado colombiano a adherirse a los estándares internacionales aplicables y optimizar la información que ya está siendo compartida por las aerolíneas a Migración Colombia para los fines pertinentes.</i></p> <p><i>Es muy importante tener claridad al respecto porque su incumplimiento genera la comisión de una nueva infracción a los transportadores de conformidad con el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023, con sanción de 150 UVT, que se supone aplica por vuelo realizado".</i></p> <p><i>Frente al artículo 16 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</i></p> <p><i>"El presente artículo exige continuar tramitando la Planilla de Envío a cargo del transportador, no obstante que, como resultado de la obligatoriedad de exigir la presentación anticipada de la Declaración o la denominada Declaración de Ingreso, que se desconoce a que se refiere, se entiende que la mercancía ya sale nacionalizada del lugar de arribo. Lo anterior se infiere del inciso</i></p>		<p>artículos 16 y 24 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, con los que se modifican los artículos 169 y 183 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, pues conforme a estos, es posible trasladar la mercancía a depósito cuando no se presente conformidad en la inspección tal y como lo dice el parágrafo del nuevo artículo 183 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 24 del proyecto. Además, el artículo 26 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019 prevé la posibilidad de trasladar la mercancía a depósito para realizar el pago de los tributos aduaneros en dicho recinto.</p> <p>Así mismo, se indica que no se prescinde de la planilla de envío toda vez que es el documento que contiene la información del transportador, así como del medio de transporte que traslada la mercancía, por lo cual es necesario para el control aduanero, y además sirve al transportador para identificar la mercancía que transporta, pues este es un sujeto distinto al declarante.</p> <p>En consecuencia, toda vez que no se acoge la sugerencia respecto del artículo 15 del proyecto publicado, pero que sí se ajusta el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 16 del proyecto publicado) con base en el comentario del señor Marcelo Restrepo y de otros ciudadanos para dar claridad sobre los documentos que amparan cada traslado por cada modo de transporte, así como su responsable, se acepta parcialmente el comentario.</p>
--	--	---	--	--

			<p><i>final del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 que modifica el citado artículo 16 señalando lo siguiente:</i></p> <p><i>"El declarante, el transportador, el agente de carga internacional, el puerto y el depósito habilitado deberán verificar que la mercancía se encuentre amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso al momento de su salida del lugar de arribo."</i></p> <p><i>Esta función debería de ser del almacén y no de las aerolíneas ya que la aerolínea entrega las mercancías a los almacenes y ellos son quienes toman el control, de las entradas y salidas después de recibir estas de parte de las aerolíneas en los procesos de importación de mercancías.</i></p> <p><i>Sobra entonces la exigencia de la Planilla de Envío al transportador de ser exigida la Declaración anticipada o de Ingreso, habida cuenta que, como lo indica su definición del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, hoy se requiere, precisamente, para amparar el traslado – dentro de la misma jurisdicción - de una mercancía que no ha sido declarada. En efecto la definición vigente de Planilla de Envío señala:</i></p> <p><i>"Planilla de envío. Es el registro mediante el que se autoriza y ampara el traslado de la carga bajo control aduanero de un lugar a otro ubicados en la misma jurisdicción aduanera, de acuerdo a lo previsto en el presente decreto".</i></p> <p><i>Así las cosas, carece de valor agregado exigir el trámite de la declaración de importación en forma anticipada si el importador y el transportador, de todos modos deben continuar, al igual que los demás usuarios aduaneros, tramitando la misma documentación que hoy se exige.</i></p> <p><i>Finalmente, quedamos atento para ampliar los comentarios que considere pertinentes y reiteramos nuestro agradecimiento por tener en cuenta las apreciaciones de la industria, y de ser necesario una reunión para explicar las especialidades del sector aéreo".</i></p>		
73	30/11/2023	Marcelo Restrepo (restrepom@iata.org)	Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	En relación con el comentario al artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, según el que la modificación es nociva para la industria aeronáutica, pues según el parecer del ciudadano, se está omitiendo el hecho de que las partes y repuestos de aeronaves muchas veces deben llegar de forma imprevistas siendo imposible declararlas 48 horas antes de su llegada, a menos que se las retenga en el

		<p><i>“Es preocupante para la industria aeronáutica del país que se disponga que todas las declaraciones de importación deben ser presentadas y aceptadas en forma anticipada con una antelación mínima de 48 horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional. Como es de su conocimiento, las partes y repuestos para las aeronaves dedicadas al servicio público esencial de transporte aéreo, llegan con tiempos muy justos para poder ser utilizadas en aviones, que en la gran mayoría de ocasiones se encuentran en tierra (AOG) esperando las partes importadas, por lo que esta propuesta significaría detenerlas 2 días en el exterior, encareciendo los costos de la operación aérea del país y afectando la aeronavegabilidad de la flota y en consecuencia, la prestación oportuna del servicio de transporte aéreo.</i></p> <p><i>Para el sector aéreo colombiano es muy delicado que se introduzcan cambios que, como el que se analiza, se traduzcan en reprocesos y demoras en la operación, pues se afecta la competitividad frente a las aerolíneas extranjeras que, en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago, acceden a estos repuestos y piezas en forma inmediata, expedita y sin el pago de tributos aduaneros.</i></p> <p><i>Ahora bien, aunque dentro de las excepciones a dicha obligación se encuentran en el citado artículo 18, entre otras, la presentación de declaraciones iniciales precedidas de una entrega urgente, se advierte que se cambiaría, así no se indique, la operatividad de esta forma de entrega de la mercancía regulada en los artículos 276 y siguientes de la Resolución DIAN 46 de 2019, habida cuenta que hoy, primero se entrega con un levante especial la pieza o repuesto requerido y, posteriormente se adelanta su proceso de importación, bajo la modalidad que corresponda, por ejemplo en importación temporal. Tampoco es suficiente con excepcionar las provisiones a bordo para consumo y para llevar, como quiera que su definición en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, excluye las piezas de recambio y de equipo del medio de transporte.</i></p> <p><i>Cabe anotar que las aeronaves son objeto de importación temporal para reexportación en el mismo Estado, lo cual no está dentro de las excepciones</i></p>	<p>exterior durante este plazo, y porque la modificación va a cambiar la forma en que operan este tipo de entregas, a pesar de que en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado como aparece en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, contempla la excepción a la declaración anticipada de mercancías que se hayan entregado de forma urgente, se responde que se incluye dentro de las excepciones a la obligación de la presentación de la declaración anticipada la importación de partes y/o repuestos necesarios para la navegabilidad o aeronavegabilidad y que a nivel de proyecto no se incluye ninguna modificación a las entregas urgentes y tampoco a los artículos relacionados a esta operación, por lo tanto no hay impacto sobre este proceso.</p> <p>En cuanto a las preocupaciones por el hecho de que las aeronaves deberán ser declaradas de forma anticipada, pues las operaciones de importación bajo la modalidad de importación temporal para su reexportación en el mismo estado no están contempladas en las excepciones, por lo cual, en opinión del ciudadano se afecta la industria aeronáutica pues las aeronaves se importan bajo esa modalidad, se responde que no hay razón para que el importador de una aeronave no pueda declararla de forma anticipada, pues se trata de bienes que por su naturaleza no pueden llegar por error al Territorio Aduanero Nacional o sin el conocimiento de parte de su importador.</p> <p>En cuanto a las nuevas situaciones a las que se van a enfrentar los importadores de este tipo de bienes, se responde que ello es natural y necesario para posibilitar la declaración anticipada de la mercancía sin crear grandes cargas para los importadores y que las situaciones que surgen del nuevo procedimiento no son del todo nuevas, pues se mantienen las etapas del proceso, y lo único que hace es cambiar el orden de las mismas en relación al pago.</p> <p>Así, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada y luego de llevadas a cabo las etapas del procedimiento de carga, en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al Territorio Aduanero Nacional. La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros o la inspección que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación. Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p> <p>Además, frente al comentario sobre la falta de claridad de la actualización de la declaración, se responde con base en lo que se indica en el primer inciso del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que se trata de una oportunidad en la que el declarante puede ajustar la información declarada de forma anticipada con base a lo verificado en diligencia de inspección previa o a lo consignado en el informe de descargue e inconsistencias, cuya razón de ser es darle la oportunidad al declarante de informar lo que verdaderamente llegó al Territorio Aduanero Nacional, evitando de esa forma que la mercancía quede incurso en alguna causal de aprehensión.</p>
--	--	--	--

			<p>anotadas, lo cual supone que su proceso de importación deberá afrontar las siguientes situaciones que hoy no se presentan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La "actualización" de la Declaración de Importación, que no se entiende a que se refiere ni que comprende.</li> <li>• La necesidad de que la DIAN autorice el pago al importador para que se puedan cancelar los tributos aduaneros.</li> <li>• Se condiciona la aceptación de la Declaración de Importación a que se presente la misma en forma anticipada, con una anticipación no superior a las 48 horas.</li> <li>• No hay claridad, en virtud de lo previsto en el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, que también es objeto de modificación con el artículo 29 del proyecto de Decreto, si además de no producir efecto la declaración de importación que no se presente con la anticipación requerida habrá lugar a la imposición de onerosas sanciones, que incidirán en el nivel de riesgo del usuario de que se trate al corresponder a una infracción de naturaleza grave, para enervar la posibilidad de aprehensión de la mercancía de que se trate.</li> </ul> <p>Asimismo, con relación a este artículo nos permitimos comentar que de acuerdo con recomendaciones internacionales por parte de la World Customs Organization y bajo el marco de las normas SAFE en donde se promueven los dispositivos de seguridad inteligentes para optimizar el control aduanero y supervisar eficazmente el movimiento de las mercancías en tiempo real, se sugiere la transmisión de la información electrónica anticipada para el medio de transporte aéreo bajo las siguientes premisas. Y para la vía aérea es:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corto recorrido: en el momento de despegue de la aeronave.</li> <li>• Larga distancia: 4 horas antes de llegar al primer puerto del país de destino".</li> </ul>	<p>En todo caso, se precisa que el nuevo procedimiento aduanero será regulado en resolución reglamentaria al detalle.</p> <p>Frente a los reparos al artículo 20 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, por cuanto éste establece que puede no aceptarse la declaración anticipada cuando esta no sea presentada con una anticipación mayor a 48 horas antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional, se elimina la propuesta porque la declaración anticipada se acepta con anterioridad a la llegada de la mercancía, por lo cual el no haber presentado la declaración anticipada en término no es causal de su no aceptación, pero sí de la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el cumplimiento de dicha obligación. Además, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente. Así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p>	
74	30/11/2023	María Paula Sánchez (mariapaula.sanchez@phrlegal.com)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Aunque el proyecto no propone cambios a lo relacionado con la</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de modificar "lo relacionado con la legalización de sobrantes, excesos, mercancía diferente o en cantidades superiores", se responde que debido a que ello no fue propuesto en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se pueden hacer los cambios sugeridos ya que se le impediría a terceros pronunciarse sobre ellos. Sin embargo, se estudiará la viabilidad de las sugerencias propuestas para un próximo proyecto normativo.</p>

		<p>legalización de sobrantes, excesos, mercancía diferente o en cantidades superiores, teniendo en cuenta que el objeto del proyecto es modificar parcialmente el Decreto 1165 de 2019, consideramos que es relevante y pertinente analizar la posibilidad de modificar este régimen:</p> <p>En la práctica se ha evidenciado que el término de treinta (30) días calendario, previsto en el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, para legalizar sin el pago de rescate los sobrantes, excesos, mercancía diferente o en cantidades superiores resulta insuficiente para identificar las inconsistencias, teniendo en cuenta que en algunos casos requiere de un conteo que toma un mayor tiempo teniendo en consideración los volúmenes de carga de algunas compañías. Esto es aún más preocupante teniendo en cuenta que transcurrido este término no procede legalización ni mecanismos para subsanar la situación, en consecuencia, solicitamos considerar la posibilidad de ampliar: (i) este término, para lo cual sugerimos un plazo de noventa (90) días y (ii) permitir que la legalización con pago de rescate una vez vencido este término, diferenciando el valor del rescate cuando la legalización se presente de forma voluntaria y cuando esta sea provocada por la actuación de la autoridad.</p> <p>En este sentido, sugerimos modificar el numeral 3 inciso 3 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 así:</p> <p>Si dentro de los noventa (90) días calendario siguiente al levante de la mercancía el importador encuentra sobrantes, excesos, mercancía diferente o en cantidades superiores, podrá presentar declaración de legalización, de manera voluntaria, previa demostración del hecho, con la documentación de la operación comercial, soporte de la declaración de importación y las circunstancias que lo originaron. En este evento no habrá lugar a liquidación ni pago por concepto del rescate. Lo aquí previsto procederá siempre y cuando dentro del término señalado no se haya iniciado la aprehensión de la mercancía. Vencido este término sin que se haya presentado la declaración de legalización, la mercancía quedará sujeta a aprehensión y decomiso.</p> <p>El importador podrá presentar la declaración de legalización vencido este término, pagando un</p>		
--	--	---	--	--

			<p>diez por ciento (10%) del valor en aduana de la mercancía por concepto de rescate si esta se presenta de forma voluntaria sin intervención de la autoridad aduanera.</p> <p>Cuando en virtud de la acción de control posterior se advierta descripción errada o incompleta de la mercancía en la declaración de importación, se podrá presentar declaración de legalización dentro del término para presentar las objeciones al acta de aprehensión, cancelando por concepto de rescate el quince por ciento (15%) del valor en aduana de la mercancía.</p> <p>Después de aprehendida la mercancía se podrá rescatar mediante la presentación de la declaración de legalización, en la cual se cancele, por concepto de rescate, el cincuenta por ciento (50%) del valor en aduana de la mercancía, sin perjuicio del pago de los tributos aduaneros correspondientes.</p> <p>Expedida la resolución que ordene el decomiso y siempre que no se encuentre ejecutoriada, podrá rescatarse la mercancía, presentando la declaración de legalización, en la cual se cancele, además de los tributos aduaneros, el setenta y cinco por ciento (75%) del valor en aduana de la misma por concepto de rescate”.</p>		
75	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“No pueden contemplarse para la empresa de mensajería especializada los términos previstos en el artículo 151 del decreto 1165 de 2019, como lo señala el parágrafo 6 que se adiciona, pues al corresponder a mercancía consolidada se entendería que le aplican entonces, los 5 día calendario de los Agentes de Carga Internacional, obligatorios solo en marítimo, lo cual no corresponde a las características de las operaciones que desempeñan este tipo de ciudadanos”.</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En atención al comentario de la ciudadana, debemos manifestar que el artículo 13 del proyecto solo adiciona tres nuevos párrafos al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019. No modifica los incisos y párrafos existentes. Luego, si la objeción recae sobre los incisos y párrafos existentes, se informa que no hay lugar a ellas pues lo que se establece ahí, ya está siendo exigido en la norma actual y no es objeto de modificación.</p> <p>Ahora, en relación con el nuevo parágrafo 6 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía, con el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad.</p>
76	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“Si bien no se comparte la declaración anticipada obligatoria, sobre todo por las consecuencias sancionatorias que implica, tal como esta en el proyecto de decreto, de insistir en la misma debe revisarse incluir, dentro de las excepciones a su</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Teniendo en cuenta el comentario y las particularidades de las operaciones de importación bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se acoge la sugerencia en el sentido de incluir dentro de las operaciones exceptuadas de la obligación de presentar declaración anticipada para estas modalidades.</p>

			<i>presentación, las declaraciones de importación de las mercancías precedidas de la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes que deban ser objeto de cambio de modalidad".</i>		
77	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Si bien se reitera en que no se comparte la presentación obligatoria de la Declaración Anticipada, deben precisarse las modalidades del régimen de importación para las cuales aplica la excepción de presentación de la Declaración Anticipada, pues no se indican en el numeral 6 lo que genera dudas y confusión. También surge la duda frente al texto del párrafo 3, sobre la oportunidad en el modo marítimo para su presentación, pues la legislación vigente no fija el "ingreso" sino la fecha de llegada de la mercancía".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Las excepciones a la presentación anticipada se encuentran explícitas en el párrafo 2 del artículo en mención y se adicionaron algunas.</p> <p>En relación con el comentario consistente en que no hay claridad sobre el término 'ingreso', se responde que es cierto que dicho término no tiene una definición propia en la legislación aduanera y por el contrario, 'llegada' sí. En ese orden se precisa la referencia a la declaración de importación o declaración de ingreso según corresponda, por cuanto aquí se hace referencia a la presentación de la declaración y no al ingreso de la mercancía al país.</p> <p>Ahora bien, toda vez que en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 se establece la regla general y esta es idéntica para todos los modos de transporte, se procede a la eliminación del párrafo ya que, en efecto, lo que se pretende es que el término para presentar la declaración anticipada en el modo marítimo sea el mismo término general previsto en el inciso primero del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto.</p>
78	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Si se insiste en imponer la Declaración Anticipada Obligatoria deben eliminarse que la consecuencia sea la pérdida de efecto de la Declaración, si no se presenta e en la oportunidad requerida, pues genera la pérdida de amparo de la declaración y expone la mercancía a su eventual aprehensión, con el agravante de que, si la DIAN lo advierte en control posterior, como suele suceder, pues no lo hace necesariamente en control previo, o en control simultáneo, se generará para el importador la imposición de la sanción mas onerosa en materia aduanera que corresponde a la del artículo 72 del Decreto Ley 920 de 2023 que equivale al 150 o al 200% de su valor en aduanas o del avalúo, según corresponda. ESTE ES EL GRAN TEMOR QUE HAY CON ESTA OBLIGACIÓN, por lo que ha sucedido con la anticipada obligatoria. No perder de vista que es lo que está redactado en el proyecto de Decreto, luego, una resolución de la DIAN, no puede cambiar esta redacción".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la preocupación por los efectos del numeral 2 del artículo 29 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 29 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se responde que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, más no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Sin embargo, también se tiene previsto que cuando no se liquide y pague la sanción correspondiente por la presentación extemporánea de la declaración anticipada y aun así se obtenga levante, dicha declaración no produce efectos. En ese orden de ideas, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente: así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea...</p>
79	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 30 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 198 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Ya que se está modificando el artículo 198 del Decreto 1165 de 2019, debe aprovecharse para aclarar a los importadores como acreditan el documento soporte exigido en el numeral 3 de este artículo, que nunca ha sido</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la sugerencia, no es posible atenderla dado que el ajuste propuesto no fue objeto de publicación.</p>

			<i>reglamentado por la norma aduanera ni tributaria, y que en la práctica ha llevado a desestimar - por completo- el uso de la modalidad de reimportación en el mismo estado".</i>		
80	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Debe eliminarse la referencia a que, cuando se demuestre el uso indebido del sistema informático electrónico, pierde efecto la declaración de importación tramitada porque evidencia que el proyecto de Decreto está excediendo lo que puede ser objeto de regulación a través de una decreto de naturaleza reglamentaria, de acuerdo con la Sentencia de la Corte Constitucional C 441 de 2021, al generar la aplicación de una causal de aprehensión, mediante un decreto sin fuerza de ley".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar del numeral 4 del artículo 29 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se ajusta la redacción para dar claridad y limitar el alcance de la declaración que no produce efecto.</p> <p>Es preciso anotar que con el proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía no se está creando ninguna causal de aprehensión, pues la creación de ellas es de competencia del Congreso de la República, de conformidad con lo señalado por la Corte Constitucional en la Sentencia C-441 de 2021 de. El numeral en comento solo está estableciendo una situación en la que la declaración no produce efectos y condicionada a una situación a todas luces irregular.</p> <p>Adicionalmente, es pertinente manifestar que el hecho de que la competencia para establecer sanciones de acuerdo con la Sentencia C-441 de 2021 esté en cabeza del Congreso, no significa que la normativa aduanera no pueda establecer consecuencias al actuar de los usuarios aduaneros.</p>
81	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 58 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 736 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El inciso final que se adiciona al artículo 736 del Decreto 1165 de 2019, dispone la posibilidad de legalizar mercancía en abandono en cualquier tiempo, lo cual no aplica para todos los importadores generando dudas sobre la oportunidad para adelantar dicha legalización y, además, fija un porcentaje del 15% para el efecto y, de acuerdo con el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, es del 10% en caso de abandono".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se aclara que los menajes y equipajes en situación de abandono que se encuentren ubicados en los depósitos habilitados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN podrán ser vendidos al consignatario o a su propietario, por la respectiva Dirección Seccional, siempre y cuando se paguen previamente al depósito habilitado donde se encuentre la mercancía, los gastos de transporte y de almacenamiento a que hubiere lugar y se pague el monto correspondiente al ciento por ciento (100%) sobre el avalúo de las mercancías, en la forma que disponga la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general.</p> <p>Es decir, no se trata de una legalización, ni de un rescate en términos aduaneros, Es una entrega por venta previo pago del 100% del valor de la mercancía a favor y en la forma que reglamente la DIAN para el efecto.</p>
82	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 45 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 384 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Debe ampliarse a todos los usuarios aduaneros que cuenten con póliza global la posibilidad de que la misma ampare sus operaciones de reembarque, no se comparte que dicha posibilidad solo se disponga para los ACI si ese debe ser el alcance del artículo 28 del Decreto 1165 de 2019".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 45 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual la posibilidad concedida a los agentes de carga internacional de cubrir las operaciones de reembarque con su garantía global debería ser concedida a todos los demás usuarios aduaneros que realicen este tipo de operaciones, se responde que la razón para hacer el ajuste mencionado es que a los agentes de carga internacional no se les permite realizar reembarque con la garantía global, y en su lugar, requieren hacer garantía específica; sin embargo, el artículo 28 del Decreto 1165 de 2019, que regula el alcance de las garantías, sí lo permite, ya que indica "(...) Las garantías globales amparan las obligaciones que adquiera el importador, exportador o usuario aduanero, de varias operaciones o trámites aduaneros (...)".</p> <p>En línea con lo anterior, en cuanto a la solicitud de extender el uso de la garantía global para amparar el reembarque a otros usuarios, manifestamos que ello no es posible para todos los tipos de usuarios, ya que las garantías globales solo cubren aquellas obligaciones que estén previstas en el Decreto 1165 de 2019 para cada tipo de usuario y el reembarque no está previsto para todos los usuarios aduaneros.</p>
83	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente a la declaración de ingreso, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El proyecto de decreto ha debido, al menos, definir la Declaración de Ingreso para poder establecer su naturaleza, contenido y demás características</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario según el cual en ninguna parte del proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía se encuentra definido el alcance de la declaración de ingreso, se informa que se incluyó dicha definición en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p>

			<p>que permitan, por ejemplo, establecer si efectivamente coadyuva o no al control aduanero, que reproceso puede generar, si debe entonces eliminarse el FMM, la Planilla de Envío y, en general, analizar su alcance y ámbito de aplicación con mayores elementos de juicio que no ofrece el articulado propuesto".</p>		
84	30/11/2023	Sandra Mora Soto (smoras2@hotmail.com)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"No deben haber efectos sancionatorios por el hecho de que se incurra en extemporaneidad en la presentación de la Declaración anticipada, entre otros, porque NO DEBE SER OBLIGATORIA. De esta forma, además de eliminar la pérdida de sus efectos en el artículo 189, no debe exigirse la legalización de la mercancía y, menos, con el porcentaje del 50% que, de hecho aplica es para mercancía aprehendida, y esa no es la situación de la mercancía que nos ocupa".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación al comentario al artículo 36 según el cual no debe aplicarse sanción por la presentación extemporánea de la declaración anticipada, por cuanto, en opinión de la ciudadana, la declaración anticipada no debe ser obligatoria, se responde, por un lado, que la declaración anticipada es necesaria, salvo las excepciones previstas en el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, para cumplir con el objetivo de hacer más efectivo el control aduanero y por ende se hace necesario ajustar el procedimiento de importación o de ingreso de mercancías a zona franca. Por el otro, que debido a que debe ser obligatoria, es lógico que se establezca una consecuencia negativa por su presentación extemporánea. De no hacerse, el declarante no tendría un incentivo para cumplir con la obligación de presentar la declaración anticipada en el término que establece el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, y la obligación no sería obligación.</p> <p>Ahora bien, frente a la sanción como consecuencia de la presentación extemporánea de la declaración anticipada es de anotar que ella no es creación del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, sino que existe en el Decreto 920 de 2023.</p> <p>En ese orden de ideas, no se acoge la solicitud pues la obligación de presentar la declaración anticipada debe implementarse y porque es necesario que el incumplimiento de dicha obligación tenga consecuencias para que sea verdaderamente una obligación.</p> <p>No obstante, se informa que se ajusta la redacción del numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, pues se tiene previsto que ante la presentación extemporánea de la declaración anticipada, el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, más no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Sin embargo, también se tiene previsto que cuando no se liquide y pague la sanción correspondiente por la presentación extemporánea de la declaración anticipada y aun así se obtenga levante, dicha declaración no produzca efectos. Por lo tanto, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que no produce efectos la declaración anticipada extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p>
85	30/11/2023	Angela María Zapata Vásquez (azapatav@dian.gov.co)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Descripción errada o incompleta del serial: Se sugiere precisar la definición pues la Resolución 57 de 2015 establece descripciones mínimas para todo el universo arancelario. La definición tal como está sería inaplicable pues no hay mercancías no sujetas de descripciones mínimas.</i></p> <p><i>Mercancía diferente: considerar que una mercancía es diferente a la declarada porque el error</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario según el cual se debe precisar la definición de 'Descripción errada o incompleta del serial' por cuanto todas las mercancías tienen descripciones mínimas, se acoge la solicitud pues es cierto que todas las mercancías tienen descripciones mínimas. Por lo tanto, se procede a ajustar la definición.</p> <p>Se acoge el comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajusta en el proyecto, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p> <p>Frente al reparo a la definición de 'Unidad Funcional', no se acepta el comentario ya que la definición propia este término se encuentra en la Nota Legal 4 de la Sección XVI y la Nota Legal 3 del Capítulo 90 del Arancel de Aduanas citado en el artículo del proyecto, por lo cual cualquier referencia se puede consultar</p>

		<p>conlleve a que se clasifique en una subpartida diferente conduciría a aprehensiones por discrepancias en características técnicas, más no por diferencias en la naturaleza del artículo. Por ejemplo, un motor de encendido por chispa que se encuentre bien descrito, salvo un error en cilindrada llevaría a un cambio en subpartida, pero no a un cambio en su naturaleza:</p> <p>Adicionalmente tendría que surtirse la discusión frente a la clasificación arancelaria, antes de determinar si se trata de mercancía diferente conforme a la definición dada.</p> <p>De otro lado aparentemente se genera un vacío sobre la situación de mercancías sometidas a descripciones mínimas según la Resolución 57 de 2015 pero no sometidas a restricciones legales, por ejemplo un computador portátil, de la subpartida 8471.30.00.00 el cual debe declarar serial y otras descripciones mínimas pero sin restricciones legales. Si en ese caso se omite el serial no aplica la definición de descripción errada o incompleta del serial y tampoco la definición de mercancía diferente.</p> <p>Unidad Funcional: se sugiere ajustar la definición conforme al Sistema Armonizado incluyendo la parte resaltada que fue omitida en el texto del proyecto:</p> <p>Quando una máquina o una combinación de máquinas estén constituidas por elementos individualizados (incluso separados o unidos entre sí por tuberías, órganos de transmisión, cables eléctricos o de otro modo) para realizar conjuntamente una función netamente definida."</p> <p>Frente a los artículos 6, 15, 16, 17, 18, 22 y 23 del proyecto, mediante los cuales se modifican los artículos 52, 159, 169, 170, 175, 181 y 182 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Artículo 6.</p> <p>No es claro cuándo se haría la inspección previa de la mercancía, toda vez que el artículo indica que se hace con anterioridad a la presentación y aceptación de la declaración aduanera, pero la presentación y aceptación es anterior a la llegada de la mercancía al país.</p> <p>Artículo 15.</p>	<p>allí, no perdiendo relevancia el término ni siendo modificado por este Decreto.</p> <p>Frente al comentario al artículo 6 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que modifica el artículo 52 del Decreto 1165 de 2019, se procede a hacer un ajuste al mencionado artículo toda vez que la redacción del artículo publicado en efecto es contradictoria con el esquema del procedimiento de importación propuesto, en tanto la presentación y aceptación de la declaración anticipada se da antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>Frente al comentario al artículo 15 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modificó el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, consistente en sugerir la inclusión de la obligación de embarcar la mercancía declarada en una Solicitud de Autorización de Embarque sólo cuando ésta haya obtenido autorización de embarque directo o, cuando como resultado de una inspección se haya autorizado el embarque, no se acoge la sugerencia toda vez que se trataría de un tema no incluido en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, por lo que de incluirse en esta oportunidad, se le quitaría la oportunidad a terceros de pronunciarse sobre el ajuste. En todo caso, se tomará en cuenta esta sugerencia para una próxima modificación, y se resalta que de conformidad con el artículo 363 del Decreto 1165 de 2019, la declaración de exportación solo puede presentarse cumplidos todos los trámites previstos en los artículos 347 a 362 de dicho Decreto, de manera que es una obligación del declarante verificar que se hayan cumplido los requisitos previos a la presentación de la declaración.</p> <p>Frente al comentario a los artículos 16 y 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante los cuales se modificaron los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, según el cual existe una "inquietud acerca del efecto que produce una declaración anticipada sin levante en términos del amparo sobre la mercancía y sobre las inconsistencias que deben reportar los depósitos: Descripción? Cantidad? Bultos?", se informa que tal y como lo indica el inciso 2 del artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 17 del proyecto, el depósito deberá verificar "la cantidad, el peso, el estado de los bultos y los dispositivos de seguridad, así como cualquier otra información que determine la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general". Con esta disposición queda expreso lo que el depósito debe verificar al momento del ingreso de la mercancía.</p> <p>Frente al comentario al artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, consistente en "considerar los casos de arribo forzoso y adelanto de itinerario en la antelación mínima para presentar y aceptar la declaración anticipada", se informa que dichas eventualidades se regularan en resolución reglamentaria, de forma análoga a como se regulan hoy en el parágrafo 1 del artículo 124 de la Resolución 46 de 2019.</p> <p>Frente a los comentarios a los artículos 22 y 23 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, en primer lugar se informa que se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las diligencias de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al Territorio Aduanero Nacional. La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación. Si se otorga levante, la</p>
--	--	--	---

		<p><i>Se sugiere incluir esta obligación para los transportadores, pues la situación se ha presentado en la operación:</i></p> <p><i>Embarcar mercancía declarada en una Solicitud de Autorización de Embarque, sólo cuando ésta ha obtenido autorización de embarque directo o cuando, como resultado de la selectividad se deba realizar inspección física o documental, se haya realizado dicha inspección y autorizado el embarque. Embarcar mecánica sin haberse realizado la inspección física o documental, constituye una conducta sancionada como categoría tipo 3.</i></p> <p><i>Artículos 16 y 17.</i></p> <p><i>Frente a las verificaciones que deben realizar los depósitos entre la carga recibida y la declaración anticipada cuando no se obtenga levante en el lugar de arribo, surge la inquietud acerca del efecto que produce una declaración anticipada sin levante en términos del amparo sobre la mercancía y sobre las inconsistencias que deben reportar los depósitos: Descripción? Cantidad? Bultos? Teniendo en cuenta que además existe una planilla de envío o DUTA.</i></p> <p><i>Artículo 18.</i></p> <p><i>Se sugiere considerar los casos de arribo forzoso y adelanto de itinerario en la antelación mínima para presentar y aceptar la declaración anticipada.</i></p> <p><i>Artículos 22 y 23.</i></p> <p><i>Se sugiere precisar la redacción de los artículos indicados específicamente los siguientes incisos:</i></p> <p><i>La determinación de inspección o autorización de pago, de que trata este artículo, se establecerá dentro del término de permanencia de la mercancía en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Inspección aduanera. La autoridad aduanera a través de los Servicios Informáticos Electrónicos y con fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo o aleatoriamente, podrá determinar la práctica de inspección aduanera documental o física,</i></p>	<p>mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p> <p>De esta manera, es necesario que siempre haya una solicitud de determinación de inspección o autorización de pago en lugar de arribo, salvo que se declare una contingencia operativa de conformidad. Así, el traslado a un depósito o zona franca solo será posible, por regla general, si se presenta inconformidad entre la mercancía y lo declarado en la diligencia de inspección, y de forma excepcional, cuando se declare una contingencia que obligue a realizar la inspección en depósito o zona franca.</p> <p>En consecuencia, teniendo en cuenta el comentario se procede a ajustar los artículos 22 y 23 del proyecto publicado para dar claridad sobre esta situación.</p>
--	--	--	--

			<p>dentro del proceso de importación en el lugar de arribo o el depósito.</p> <p>De la lectura de los incisos anteriores no queda claro si la determinación de la inspección o autorización de pago se da en lugar de arribo obligatoriamente o si puede darse también en depósito.</p> <p>También se recomienda la precisión en el siguiente inciso pues si la autorización de pago se obtiene en el lugar de arribo ¿Por qué debería obtenerse el levante dentro del término previsto en el artículo 171 que corresponde a la permanencia de la mercancía en depósito?:</p> <p>El levante deberá obtenerse dentro del término previsto en el artículo 171 del presente decreto”.</p>		
86	30/11/2023	Angela María Zapata Vásquez (azapatav@dian.gov.co)	<p>Frente a los artículos 26, 37, 41 y 43 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se adiciona el artículo 185-1, se modifica el artículo 295, se adiciona el artículo 305-1, y se modifica el artículo 307 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“Artículo 26</p> <p>Se sugiere incluir: dentro del plazo establecido en el artículo 171 del presente decreto, (o del artículo 169) para el caso de los descargues directos</p> <p>Artículo 37</p> <p>En el traslado de mercancías entre diferentes jurisdicciones, por ejemplo de puerto a zona franca con DUTA y al tiempo con declaración de ingreso, ¿en qué régimen se encuentra la mercancía? ¿Qué la ampara?</p> <p>Igualmente, si se traslada entre diferentes jurisdicciones en el régimen de transporte multimodal con una continuación de viaje y al tiempo con declaración anticipada sin levante (que no produce efecto).</p> <p>Artículo 41</p> <p>Se sugiere incluir el siguiente literal:</p> <p>d) Criterio Vinculante de Clasificación Arancelaria en la Nomenclatura Común – NANDINA</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de ajustar el artículo 26 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, para dar claridad sobre la posibilidad de pagar los tributos aduaneros en lugar de arribo, se precisa que el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 establece el término de permanencia en lugar de arribo y la necesidad de una declaración para poder hacer el traslado de la mercancía bajo control aduanero depósito o zona franca, de manera que este par de normas leídas en conjunto con el artículo 185-1 del Decreto 1165 de 2019, introducido con el artículo 26 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, dan cuenta de que el pago podrá realizarse en depósito, siempre que el traslado esté amprado en una declaración. No obstante, para dar mayor claridad se ajusta el artículo 26 del proyecto.</p> <p>Frente al comentario al artículo 37, se ajusta la redacción para dar claridad sobre los documentos que amparan un traslado a zona franca: la declaración de ingreso cuando la mercancía se vaya a trasladar a otra jurisdicción y la declaración de ingreso junto con una planilla de envío cuando la mercancía se vaya a trasladar a la misma jurisdicción.</p> <p>Frente al comentario al artículo 41 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se acepta incluir el literal “d) Criterio Vinculante de Clasificación Arancelaria en la Nomenclatura Común – NANDINA”.</p> <p>Frente al comentario al artículo 43 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se acepta la sugerencia, ya que en el proyecto no se señala la configuración de una sanción para este evento. El régimen sancionatorio está comprendido en el Decreto 920 de 2023.</p> <p>Tampoco se acepta la sugerencia de “incluir la posibilidad de solicitar la resolución de clasificación arancelaria con posterioridad a la presentación y aceptación de la declaración inicial cuando efectivamente se trate de unidades funcionales, obviamente incurriendo en una infracción administrativa”, toda vez que es un contrasentido permitir solicitar una resolución de clasificación arancelaria con posterioridad a la presentación y aceptación de la declaración de importación, después de haber establecido que es obligatoria como documento soporte para presentar la misma, esto ocasionaría que la obligación no se cumpla en la mayoría de casos, además de ser un tema de procedimiento sancionatorio que no se trata en este proyecto de Decreto.</p> <p>Frente a la solicitud de “incluir para los siguientes incisos del Artículo 307, el tipo de obligación y la consecuencia de su incumplimiento, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo</p>

		<p><b>Artículo 43</b></p> <p><i>Se sugiere precisar si en el siguiente evento hay lugar al pago de sanción pues no quedó especificado y dado que se eliminó del texto con respecto al texto inicial del artículo 307, esto puede prestarse para confusiones con respecto a la intención del legislador:</i></p> <p><i>En estos casos, una vez en firme la resolución de clasificación arancelaria de la unidad funcional, el declarante, dentro del mes siguiente deberá corregir la declaración de importación cuando la subpartida declarada sea diferente a la establecida en dicha resolución para la unidad funcional.</i></p> <p><i>Además se sugiere incluir la posibilidad de solicitar la resolución de clasificación arancelaria con posterioridad a la presentación y aceptación de la declaración inicial cuando efectivamente se trate de unidades funcionales, obviamente incurriendo en una infracción administrativa. Actualmente ante la falta de dicha resolución, se procede a clasificar cada componente por separado (se inaplica la Nota Legal 4 de la Sección XVI del Sistema Armonizado). Esto conlleva a no disponer de información específica para cada componente ni tampoco del valor en aduanas individualizado de cada parte pues las unidades funcionales se negocian internacionalmente como un todo y así mismo se venden en Colombia, ocasionando que las investigaciones se deban archivar ante la imposibilidad de adelantar las investigaciones. Por tanto se recomienda considerar la siguiente posibilidad:</i></p> <p><i>En caso de que no se hubiera solicitado la resolución de clasificación arancelaria, previamente a la importación de máquinas y elementos que constituyan una unidad funcional, de acuerdo con la definición dada en el Artículo primero, la misma se deberá solicitar con posterioridad a la presentación y aceptación de la declaración de importación y en caso de confirmar la subpartida declarada, habrá lugar al pago de la sanción indicada en el numeral 2.1 del Artículo 29 del Decreto 920 de 2023.</i></p> <p><i>Cuando la subpartida que se defina en la resolución de clasificación arancelaria sea diferente a la que se declaró, se deberá presentar la o las declaraciones de corrección que</i></p>		<p><i>del artículo 15 del Decreto Ley 920 de 2023<sup>o</sup>, no se acepta por cuanto el régimen sancionatorio está comprendido en el Decreto 920 de 2023 y no es objeto de este proyecto de Decreto.</i></p>
--	--	---	--	--

			<p>correspondan, con el pago de tributos aduaneros y sanción a que hay lugar.</p> <p>Adicionalmente se sugiere incluir para los siguientes incisos del Artículo 307, el tipo de obligación y la consecuencia de su incumplimiento, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo del artículo 15 del Decreto Ley 920 de 2023:</p> <p>En estos casos, una vez en firme la resolución de clasificación arancelaria de la unidad funcional, el declarante, dentro del mes siguiente deberá corregir la declaración de importación cuando la subpartida declarada sea diferente a la establecida en dicha resolución para la unidad funcional</p> <p>(...)</p> <p>Parpara control posterior, el declarante está obligado a presentar ante la Subdirección de Fiscalización Aduanera de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, o quien haga sus veces, dentro del mes siguiente a la autorización de levante de la última declaración de importación presentada, un informe que contenga la relación de las declaraciones de importación que fueron soportadas con la solicitud de clasificación arancelaria de unidad funcional'.</p>		
87	30/11/2023	Angela María Zapata Vásquez (azapatav@dian.gov.co)	<p>Frente a los artículos 50 y 51 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 477 y 478 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Artículo 50</p> <p>Se sugiere especificar si la DUTA se encuentra dentro de los documentos exigibles para la introducción de bienes a Zona Franca, toda vez que en el artículo 433 del Decreto 1165 de 2019 aparece como operación permitida.</p> <p>Artículo 51</p> <p>Teniendo en cuenta que este artículo es de aplicación inmediata, se sugiere precisar de qué forma y en qué sistema autoriza el usuario operador las salidas al resto del mundo".</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 50 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se realizaron ajustes para precisar que el traslado desde lugar de arribo a zona franca ubicada en la misma jurisdicción requerirá, además de la planilla de envío, la declaración de ingreso en los términos y condiciones que determine la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas -DIAN, mientras que a distinta jurisdicción iría amparado con declaración de ingreso.</p> <p>Frente al comentario al artículo 51 del proyecto, se realizaron ajustes indicando que la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, determinará la forma y contenido de los formularios y dispondrá que dichas autorizaciones se efectúen a través de Servicios Informáticos Electrónicos, por lo que de la lectura es claro que para la salida de zona franca al resto del mundo se debe tramitar una Solicitud de Autorización de Embarque y el Formulario de Movimiento de Mercancías, en los términos previstos en las disposiciones correspondientes que se incluirán en la resolución reglamentaria y entrarán en vigencia cuando entre en vigencia el decreto, ya que no requiere ajustes en los Sistemas Informáticos Electrónicos.</p>
88	30/11/2023	Paula Bernal Sanit - Asociación de Transporte Aéreo	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 18 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, y que en el entendimiento de la ciudadana la modificación es nociva para la industria aeronáutica, pues se está omitiendo el hecho de que las partes y repuestos de aeronaves muchas</p>

	<p>Internacional, (IATA)</p>	<p><i>“Es preocupante para la industria aeronáutica del país que se disponga que todas las declaraciones de importación deben ser presentadas y aceptadas en forma anticipada con una antelación mínima de 48 horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional. Como es de su conocimiento, las partes y repuestos para las aeronaves dedicadas al servicio público esencial de transporte aéreo, llegan con tiempos muy justos para poder ser utilizadas en aviones, que en la gran mayoría de ocasiones se encuentran en tierra (AOG) esperando las partes importadas, por lo que esta propuesta significaría detenerlas 2 días en el exterior, encareciendo los costos de la operación aérea del país y afectando la aeronavegabilidad de la flota y en consecuencia, la prestación oportuna del servicio de transporte aéreo.</i></p> <p><i>Para el sector aéreo colombiano es muy delicado que se introduzcan cambios que, como el que se analiza, se traduzcan en reprocesos y demoras en la operación, pues se afecta la competitividad frente a las aerolíneas extranjeras que, en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago, acceden a estos repuestos y piezas en forma inmediata, expedita y sin el pago de tributos aduaneros.</i></p> <p><i>Ahora bien, aunque dentro de las excepciones a dicha obligación se encuentran en el citado artículo 18, entre otras, la presentación de declaraciones iniciales precedidas de una entrega urgente, se advierte que se cambiaría, así no se indique, la operatividad de esta forma de entrega de la mercancía regulada en los artículos 276 y siguientes de la Resolución DIAN 46 de 2019, habida cuenta que hoy, primero se entrega con un levante especial la pieza o repuesto requerido y, posteriormente se adelanta su proceso de importación, bajo la modalidad que corresponda, por ejemplo en importación temporal. Tampoco es suficiente con excepcionar las provisiones a bordo para consumo y para llevar, como quiera que su definición en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, excluye las piezas de recambio y de equipo del medio de transporte.</i></p> <p><i>Cabe anotar que las aeronaves son objeto de importación temporal para reexportación en el mismo Estado, lo cual no está dentro de las excepciones</i></p>	<p>veces deben llegar de forma imprevistas siendo imposible declararlas 48 horas antes de su llegada, a menos que se las retenga en el exterior durante este plazo, y porque la modificación va a cambiar la forma en que operan este tipo de entregas, a pesar de que en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado como aparece en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, contempla la excepción a la declaración anticipada de mercancías que se hayan entregado de forma urgente, se responde que se incluye dentro de las excepciones a la obligación de la presentación de la declaración anticipada la importación de partes y/o repuestos necesarios para la navegabilidad o aeronavegabilidad y que a nivel de proyecto no se incluye ninguna modificación a las entregas urgentes, tampoco a los artículos relacionados a esta operación.</p> <p>Así mismo se aclara que los términos para presentar los documentos de viaje por parte de los transportadores y los agentes de carga no fueron objeto de modificación.</p> <p>En consecuencia, con el proyecto de decreto no se están creando reprocesos y demoras en la operación, ni se está afectando la competitividad frente a las aerolíneas extranjeras.</p> <p>En cuanto a las preocupaciones por el hecho de que las aeronaves deberán ser declaradas de forma anticipada, pues las operaciones de importación bajo la modalidad de importación temporal para su reexportación en el mismo estado no están contempladas en las excepciones, por lo cual, en opinión de la ciudadanía se afecta la industria aeronáutica pues las aeronaves se importan bajo esa modalidad, se responde que no hay razón para que el importador de una aeronave no pueda declararla de forma anticipada, pues se trata de bienes que por su naturaleza no pueden llegar por error al Territorio Aduanero Nacional o sin el conocimiento de parte de su importador.</p> <p>En cuanto a las nuevas situaciones a las que se van a enfrentar los importadores de este tipo de bienes, se responde que ello es natural y necesario para posibilitar la declaración anticipada de la mercancía sin crear grandes cargas para los importadores, y que las situaciones que surgen del nuevo procedimiento no son del todo nuevas, pues se mantienen las etapas del proceso, y lo único se hace es cambiar el orden de las mismas en relación al pago.</p> <p>Así, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al Territorio Aduanero Nacional. La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros: la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación.</p> <p>Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar o no, durante la diligencia de inspección, conformidad entre la mercancía verificada y lo declarada. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p>
--	------------------------------	--	--

	<p>anotadas, lo cual supone que su proceso de importación deberá afrontar las siguientes situaciones que hoy no se presentan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La "actualización" de la Declaración de Importación, que no se entiende a que se refiere ni que comprende.</li> <li>• La necesidad de que la DIAN autorice el pago al importador para que se puedan cancelar los tributos aduaneros.</li> <li>• Se condiciona la aceptación de la Declaración de Importación a que se presente la misma en forma anticipada, con una anticipación no superior a las 48 horas.</li> <li>• No hay claridad, en virtud de lo previsto en el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, que también es objeto de modificación con el artículo 29 del proyecto de Decreto, si además de no producir efecto la declaración de importación que no se presente con la anticipación requerida habrá lugar a la imposición de onerosas sanciones, que incidirán en el nivel de riesgo del usuario de que se trate al corresponder a una infracción de naturaleza grave, para enervar la posibilidad de aprehensión de la mercancía de que se trate.</li> </ul> <p>Asimismo, con relación a este artículo nos permitimos comentar que de acuerdo con recomendaciones internacionales por parte de la World Customs Organization y bajo el marco de las normas SAFE en donde se promueven los dispositivos de seguridad inteligentes para optimizar el control aduanero y supervisar eficazmente el movimiento de las mercancías en tiempo real, se sugiere la transmisión de la información electrónica anticipada para el medio de transporte aéreo bajo las siguientes premisas. Y para la vía aérea es:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corto recorrido: en el momento de despegue de la aeronave.</li> <li>• Larga distancia: 4 horas antes de llegar al primer puerto del país de destino".</li> </ul> <p>La falta de implementación de estándares internacionales por parte de Colombia con respecto a la información electrónica avanzada dificulta aún más los procesos propuestos por el estado.</p>	<p>Además, frente al comentario sobre la falta de claridad de la actualización de la declaración, se responde con base en lo que se indica en el primer inciso del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que se trata de una oportunidad en la que el declarante puede ajustar la información declarada de forma anticipada con base a lo verificado en diligencia de inspección previa o a lo consignado en el informe de descargue e inconsistencias, cuya razón de ser es darle la oportunidad al declarante de informar lo que verdaderamente llegó al Territorio Aduanero Nacional, evitando de esa forma que la mercancía quede incurso en alguna causal de aprehensión. En todo caso, se precisa que el nuevo procedimiento aduanero será regulado en resolución reglamentaria al detalle.</p> <p>Frente a los reparos al artículo 20 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía sobre el condicionamiento de la aceptación de la declaración de importación, se elimina la propuesta de la modificación de este artículo porque con la modificación, la no presentación o presentación extemporánea de la declaración anticipada no es causal de su no aceptación, pero sí de la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el cumplimiento de dicha obligación.</p> <p>En ese mismo orden, se procede a ajustar la redacción del numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 pues se tiene previsto que, ante la presentación extemporánea de la declaración anticipada, el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, más no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Sin embargo, también se tiene previsto que cuando no se liquide y pague la sanción correspondiente por la presentación extemporánea de la declaración anticipada y aun así se obtenga levante, dicha declaración no produzca efectos. Por lo tanto, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de que no produce efectos la declaración anticipada extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Frente al artículo 15 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, se precisa que, al optimizar el control propuesto con este cambio en el procedimiento aduanero, se hace necesario establecer de forma explícita una obligación que deben cumplir los transportadores en aras de facilitar las operaciones y realizar un perfilamiento adecuado previo al arribo de las mercancías o de los viajeros. Así mismo, se hace necesario establecer que dicha información se presente a la aduana para el control de mercancías que puedan llegar de la mano del viajero.</p> <p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del decreto 1165 de 2019, sea lo primero precisar que no es cierto que como resultado de la obligatoriedad de exigir la presentación anticipada de la Declaración o la Declaración de Ingreso, la mercancía ya sale nacionalizada del lugar de arribo. El objeto de la modificación es que la mercancía sea declarada de forma inspeccionada para que sea sometida a selectividad y a inspección, en los casos en que sea necesario, en el lugar de arribo, pero no que la mercancía salga desaduanada o nacionalizada del lugar de arribo. Por eso, en el parágrafo 1 del artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, introducido mediante el artículo 23 del proyecto publicado para comentarios, se prevé que en caso de no acreditarse los vistos buenos requeridos la mercancía pueda ser trasladada a depósito para acreditarlos en ese sitio. Asimismo, la mercancía podrá trasladarse al depósito en caso de que la mercancía haya obtenido, como resultado de la selectividad, autorización de pago, pero el importador no desee hacer el pago en el momento, sino dentro del término de un mes, prorrogable por otro, de que trata el artículo 171 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En ese orden de ideas, la planilla de envío es necesaria porque ampara los traslados que haga el transportador internacional en la misma jurisdicción, y porque, en atención a lo indicado en las mesas de trabajo llevadas a cabo con los gremios durante los días 4, 5 y 6 de marzo de 2024, presenta la información en</p>
--	--	---

		<p><i>Respetuosamente, no se aprecia que este tipo de modificaciones tengan algún valor agregado que mejore los procesos aduaneros del sector aéreo sino, al contrario, se traducirán en demoras y dilaciones, más el riesgo subjetivo de ser objeto de sanciones y eventuales aprehensiones.</i></p> <p><i>Así las cosas, se sugiere no modificar el artículo 175 del Decreto 1165 del 2019 como se encuentra actualmente o en dado caso se modifique, se debe incluir al sector aéreo en las exenciones expresas del parágrafo 2 del proyecto.</i></p> <p>Frente al artículo 15 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“El proyecto de decreto crearía una obligación del transportador a que se refiere el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, con el numeral 14 en el siguiente sentido: (...) “14. Entregar de manera anticipada la información de los pasajeros y de su equipaje por vuelo que exija la Unidad Administrativa Dirección de Impuestos y Aduanas nacionales -DIAN. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 4”</i></p> <p><i>Con relación a este artículo, es importante recordar que las aerolíneas ya envían información anticipada del pasajero a través del Sistema de Información Anticipada (API, por sus siglas en inglés), implementado con base en la Resolución 3167 Sección III de la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia.</i></p> <p><i>Uno de los principios rectores para la implementación de los sistemas de información anticipada conforme al Anexo 9, de la OACI, Capítulo 9.1 es el del envío de datos personales de los pasajeros y tripulaciones de manera segura y a través de una “Ventanilla Única”, de acuerdo con los estándares internacionales aplicables. Así mismo, se asegura el eficiente y correcto uso de los recursos públicos por parte del Estado, permitiendo el compartir la información de manera interinstitucional.</i></p> <p><i>La implementación de una plataforma distinta para el mismo fin (envío de información de pasajeros) estaría claramente contrariando los principios anteriores, además de causar posibles sobrecostos tanto para el Estado como para las líneas aéreas, situación que no es</i></p>	<p>términos de carga y no de mercancía, lo cual es importante para establecer la responsabilidad de este usuario aduanero.</p> <p>Así las cosas, con base en este y otros comentarios, se ha ajustado el artículo 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente a los artículos 16 y 17 del proyecto de decreto publicado para comentarios, para dar claridad sobre los documentos que amparan cada traslado en cada modo de transporte. Igualmente, se ha ajustado la redacción del artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 22 del proyecto publicado, para establecer que el traslado a depósito o zona franca también se podrá hacer en caso de declararse una contingencia operativa.</p>
--	--	---	--

		<p>común ver en la mayoría de los países a nivel mundial.</p> <p><i>Por lo anterior, alentamos al estado colombiano a adherirse a los estándares internacionales aplicables y optimizar la información que ya está siendo compartida por las aerolíneas a Migración Colombia para los fines pertinentes.</i></p> <p><i>Es muy importante tener claridad al respecto porque su incumplimiento genera la comisión de una nueva infracción a los transportadores de conformidad con el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023, con sanción de 150 UVT, que se supone aplica por vuelo realizado”.</i></p> <p>Frente al artículo 16 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 169 del decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“El presente artículo exige continuar tramitando la Planilla de Envío a cargo del transportador, no obstante que, como resultado de la obligatoriedad de exigir la presentación anticipada de la Declaración o la denominada Declaración de Ingreso, que se desconoce a que se refiere, se entiende que la mercancía ya sale nacionalizada del lugar de arribo. Lo anterior se infiere del inciso final del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 que modifica el citado artículo 16 señalando lo siguiente:</i></p> <p><i>“El declarante, el transportador, el agente de carga internacional, el puerto y el depósito habilitado deberán verificar que la mercancía se encuentre amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso al momento de su salida del lugar de arribo.”</i></p> <p><i>Esta función debería de ser del almacén y no de las aerolíneas ya que la aerolínea entrega las mercancías a los almacenes y ellos son quienes toman el control, de las entradas y salidas después de recibir estas de parte de las aerolíneas en los procesos de importación de mercancías.</i></p> <p><i>Sobra entonces la exigencia de la Planilla de Envío al transportador de ser exigida la Declaración anticipada o de Ingreso, habida cuenta que, como lo indica su definición del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, hoy se requiere, precisamente, para amparar el traslado – dentro de la misma jurisdicción - de una mercancía que no ha sido declarada. En efecto la definición</i></p>		
--	--	---	--	--

			<p>vigente de Planilla de Envío señala:</p> <p><i>"Planilla de envío. Es el registro mediante el que se autoriza y ampara el traslado de la carga bajo control aduanero de un lugar a otro ubicados en la misma jurisdicción aduanera, de acuerdo a lo previsto en el presente decreto".</i></p> <p><i>Así las cosas, carece de valor agregado exigir el trámite de la declaración de importación en forma anticipada si el importador y el transportador, de todos modos deben continuar, al igual que los demás usuarios aduaneros, tramitando la misma documentación que hoy se exige.</i></p> <p><i>Finalmente, quedamos atento para ampliar los comentarios que considere pertinentes y reiteramos nuestro agradecimiento por tener en cuenta las apreciaciones de la industria, y de ser necesario una reunión para explicar las especialidades del sector aéreo".</i></p>		
89	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"1. ART. 1: Modifica Art. 3 del D1165 – Definiciones</i>  <i>• Mercancía Diferente. Para otorgar seguridad jurídica, estabilidad y certeza a las operaciones de comercio exterior y futuras, se hace necesario mantener la definición del Decreto 1165/19. La propuesta de modificación sólo genera incertidumbre en un tema tan sensible y que tiene implicaciones graves en la aplicación de las causales de aprehensión. En particular, se solicita mantener la referencia al "Análisis integral", y el inciso 3 de la definición contenida en el D1165/19: "Los errores de digitación del documento de transporte y de la planilla de envío o de descripción errada o incompleta de la mercancía contenidos en la declaración aduanera o en la factura de nacionalización, que no impliquen distinta naturaleza, no significará que se trata de mercancía diferente".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajustará en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p> <p>Adicionalmente, la definición en comento indica que los errores de digitación del documento de transporte y de la planilla de envío o de descripción errada o incompleta de la mercancía, contenidos en la declaración aduanera o en la factura de nacionalización no significan que se está en presencia de una mercancía diferente, salvo en aquellos casos expresamente previstos en el decreto.</p>
90	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"2. ART. 9: Modifica Art. 75 del D1165/19 - Lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario respecto de la modificación al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera para estos efectos.</p> <p>Con todo, la eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada, publicada y socializada previamente con los responsables de la zona primaria, que está</p>

			<p><b>Parágrafo 2.</b> – Respecto de la instalación y administración de equipos de inspección no intrusiva en los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero por parte de la DIAN, y de la obligación de los titulares de las zonas de ingreso y salida permitir y facilitar la instalación de estos equipos.</p> <p>Con el ánimo de armonizar la norma con los convenios internacionales, particularmente el Convenio de Chicago y sus Anexos y el Convenio de Montreal (Ley 701-2001) del Transporte Aéreo, se hace necesario precisar que las zonas a que hace referencia el presente artículo, tratan de áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma. Adicionalmente, debe precisarse la forma de cumplimiento de esta obligación habida cuenta que dará pie a la aplicación de sanciones, como lo señala el parágrafo 2 que se adiciona al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019 por el artículo 9 del proyecto de decreto”.</p>		<p>determinada no solo por las aerolíneas sino también por otras áreas que también administra el concesionario de los puertos y aeropuertos y en ese orden se atenderán las condiciones operativas en los lugares de arribo, para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p>
91	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“ART 13. Modifica Art. 151 del D1165/19 - Informe de descargue e inconsistencias.</b></p> <p>• <b>Parágrafo 5</b> – Respecto del objeto de la presentación del informe de descargue e inconsistencias con el único fin de enervar la causal de aprehensión de las mercancías. La adición de este parágrafo resulta restrictivo, resta seguridad, estabilidad y certeza jurídica a las operaciones de comercio exterior, y va en contravía de las medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados de que trata el Acuerdo de Facilitación al Comercio Exterior de la Organización Mundial de Aduanas, del convenio de Kyoto, y de la Ley Marco de Aduanas 1609 de 2013.</p> <p>Se solicita eliminar el parágrafo 5 y el considerando del inciso 6, teniendo en cuenta que: a) se contradice con los compromisos adquiridos por el país en materia de facilitación y seguridad jurídica, b) la presentación de la información de los documentos de transporte se encuentra</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En atención al comentario de la ciudadana, se aclara que el objeto del parágrafo 5 del artículo 151 del decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto de decreto publicado para comentarios, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por el transportador o el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Ello debe ser así, porque es una obligación de los transportadores presentar los documentos de viaje en los términos y condiciones que exige el Decreto 1165 de 2019, pues si no hubiese sanción o consecuencia por el incumplimiento de dicha exigencia no podría hablarse de una obligación.</p> <p>No obstante, se resalta que teniendo en cuenta que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para algunos ciudadanos, se procede a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p> <p>Ahora, en relación con el comentario al nuevo parágrafo 6 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto de decreto publicado para comentarios, se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad. Por lo tanto, se acoge parcialmente el comentario en este sentido y para precisar que se trata de carga y no de mercancía, porque el informe de descargue se predica de la carga y no sobre mercancía.</p>

		<p>debidamente establecida en el Artículo 147, y la presentación del informe de inconsistencias respecto de lo presentado con lo efectivamente descargado, se encuentra debidamente establecida Artículo 151, y bajo ninguna circunstancia se contempla que la una obste la obligación de la otra; por lo que no se entiende, ni se justifica, la adición de este párrafo, ni el considerando del inciso 6, c) no se afecta el debido control aduanero, ni se ha afectado desde su entrada en vigencia hace 24 años con el Decreto 2685 de 1999, d) la adición de este párrafo desconoce la realidad de la operación logística del transporte de mercancías perecederas, envíos urgentes, y material radioactivo, entre otros, que por razones de capacidad, peso y balance de las aeronaves, podrían ser embarcados en último momento, e) la norma vigente desde el año 2019 se viene cumpliendo sin ningún inconveniente hasta la fecha, y f) No debe el proyecto de decreto establecer regulaciones en materia de causales de aprehensión de acuerdo a la Sentencia de la Corte Constitucional.</p> <p>• <b>Parágrafo 6</b> – Respecto del transportador contratado por la empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías. La adición de este párrafo resulta contrario al Convenio de Chicago y sus anexos y al Convenio de Montreal (Ley 701 de 2001) ratificados por el país, respecto del transporte aéreo. En particular, respecto de la responsabilidad de los transportadores frente al contenido de las “mercancías”. El transportador aéreo, sólo puede ser responsable por la información relacionado con los bultos (carga), y el Manifiesto de Carga (documentos de transporte directos). Se solicita eliminar la referencia al transportador, respecto de la mercancía consolidada, quedando así: la empresa de mensajería especializada, será responsable de entregar, a través de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN, el informe de descargue e inconsistencias de la mercancía consolidada, en los términos y condiciones previstos en el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo 7</b> – Respecto del “comportamiento esperado” del transportador de informar al declarante la fecha de despegue de la aeronave para la actualización de la declaración anticipada. La adición de este párrafo, desconoce la realidad comercial y operativa del transporte aéreo. Por una parte,</p>	<p>En relación con el comentario al párrafo 7 adicionado al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 mediante el artículo 13 del proyecto, no se acoge la sugerencia por cuanto la entrega de la información del zarpe no es una obligación, sino un comportamiento que se espera del ciudadano. No obstante, se incluye la definición de este nuevo concepto para mayor claridad.</p> <p>Es de anotar que no realizar los comportamientos esperados no genera sanción, pero esta conducta se convierte en una fuente importante para determinar el riesgo que representa el ingreso de una mercancía de origen extranjero al Territorio Aduanero Nacional; dicho de otro modo, el incumplimiento de estos comportamientos no da lugar a sanción, sino a que será tenido en cuenta por el sistema de administración riesgo.</p> <p>Adicionalmente, respecto del proyecto de decreto publicado se adiciona en el nuevo texto la referencia a que dicha información sea reportada en los sistemas propios de los transportadores para posibilitar su cumplimiento sin generar contratiempos en la operación, ya que esta información del itinerario es propia de la logística del control del tráfico aéreo y marítimo.</p>
--	--	---	--

			<p>el alcance de la medida para todas las operaciones de importación que, en adelante estarán obligadas a presentar declaraciones anticipadas, resulta desproporcionada y altamente compleja frente al volumen de documentos por cada vuelo. Por otra parte, el transportador aéreo no tiene información, ni manera, de contactar a los declarantes en Colombia. La relación comercial de los transportadores aéreos es con las agencias de carga (ACI), no con los declarantes. En todo caso, correspondería a los ACI brindar información a sus clientes. Adicionalmente, todas las aerolíneas cuentan con sistemas de seguimiento en tiempo real (Live Tracking) que permite al dueño de la carga hacer personalmente el seguimiento internacional de sus envíos, incluido el despegue de la aeronave. Por último, se desconoce a que se refiere con "comportamiento esperado". Por lo anterior, se solicita eliminar el parágrafo".</p>		
92	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 15 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>"4. Artículo 15. Adición del numeral 14 al artículo 159 del Decreto 1165 de 2019 – Obligaciones del Transportador</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se adiciona una nueva obligación al transportador en el siguiente sentido:</li> </ul> <p>"14. Entregar de manera anticipada la información de los pasajeros y de su equipaje por vuelo que exija la Unidad Administrativa Dirección de Impuestos y Aduanas nacionales -DIAN. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 4".</p> <p>Al respecto surgen las siguientes inquietudes: 1) Cuál es la anticipación exigida para su entrega o envío?, y 2) Qué tipo de información se exigirá, pues en el caso de los pasajeros existe la obligación de la Ley de Protección de Datos Personales.</p> <p>Es muy importante tener claridad al respecto, teniendo en cuenta que su incumplimiento genera una nueva infracción a los transportadores, según el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023, aplicable por vuelo realizado".</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a las preocupaciones manifestadas en el comentario al artículo 15 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, se informa que el numeral adicionado con el artículo establece de forma explícita una obligación que deben cumplir los transportadores la cual será objeto de reglamentación en resolución de carácter general que será expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN para el efecto.</p>
93	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual la modificación del parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 crea obligaciones para los transportadores "que resultan contrarias a los acuerdos internacionales, respecto del transporte aéreo y la realidad operativa internacional del comercio exterior", se ajusta el proyecto para dar claridad sobre los roles del declarante, del</p>

	<p><a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a></p>	<p><b>"5. ART 16.</b> Modifica Art. 169 del D1165/19 - Entrega al depósito o a la zona franca</p> <p><b>• Parágrafo 1.</b> – Respecto de: a) el traslado de mercancías a un depósito habilitado en la misma jurisdicción o a una zona franca, con la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento y la declaración de importación o la declaración de ingreso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo, la verificación del dispositivo de seguridad en la mercancía precintable, y c) la verificación que la mercancía se encuentre amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso al momento de su salida del lugar de arribo.</p> <p>La modificación de este parágrafo, adiciona obligaciones al transportador aéreo respecto de la mercancía, las declaraciones de importación y/o las declaraciones de ingreso, que resultan contrarias a los acuerdos internacionales, respecto del transporte aéreo y la realidad operativa internacional del comercio exterior. Así mismo, se ignora el valor agregado exigir el trámite de la declaración de importación en forma anticipada si los usuarios aduaneros involucrados, de todos modos, deben continuar, adicionalmente, tramitando la misma documentación que hoy se exige.</p> <p>Por una parte, la responsabilidad de los transportadores frente al transporte de carga internacional recae sobre el número de bultos y los documentos de transporte directamente elaborados por el transportador, y no sobre las "mercancías" (Convenio de Chicago y sus anexos y Convenio de Montreal (Ley 701 de 2001). En tal sentido, la imposición de nuevas obligaciones de "verificación" sobre las "mercancías", excede la naturaleza del transportador aéreo, y va en contravía de los acuerdos internacionales suscritos por el país, y las prácticas internacionales. Se solicita eliminar la referencia al transportador, y precisar el alcance de las responsabilidades "según el caso".</p> <p>Por otra parte, la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, resulta contraria a la realidad del comercio exterior, y a los compromisos del país en materia de facilitación de las operaciones (reducción de costos y tiempos), simplificación de los trámites, y sostenibilidad (eliminación de papel). El traslado a depósito se entiende para las</p>	<p>agente de carga y del transportador, de acuerdo con los convenios internacionales. Así, no se generarán cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación; esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder, como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p> <p>En relación con la planilla de envío, debido a que es el documento que contiene la información del transportador, así como del medio de transporte que traslada la mercancía, es necesaria para el control aduanero, y además sirve al transportador para identificar la mercancía que transporta, pues este es un sujeto distinto al declarante.</p> <p>Por todo lo anterior, de acuerdo con las sugerencias presentadas, se ajustó la redacción de estos artículos para mayor claridad y seguridad jurídica.</p> <p>Ahora bien, en cuanto al reparo frente a la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, por cuanto "El traslado a depósito se entiende para las mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo", se responde que precisamente con este proyecto cambia el procedimiento de importación, haciendo posible que el traslado de la mercancía a depósito o zona franca se haga al amparo de una declaración.</p> <p>En efecto, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada y que luego de surtidas las etapas del procedimiento de carga, en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al territorio aduanero nacional. La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación. Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo, salvo que se presente una contingencia operativa por la ocurrencia de hechos notorios, eventos que afecten la operación logística, alteración del orden público o desastres naturales que impidan o imposibiliten la realización de las inspecciones aduaneras en lugar de arribo, y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p>
--	---	--	--

			<p>mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo.</p> <p>Adicionalmente, no es clara la diferencia entre la declaración de importación, y la declaración de ingreso, y la verificación documental de un tercero, cuando el control aduanero lo ejerce la autoridad aduanera a través de los sistemas informáticos. Las planillas de envío se elaboran electrónicamente a través de los SIE para los traslados que han sido autorizados por la DIAN. Se solicita aclarar y precisar el alcance de este párrafo".</p>		
94	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"6. <b>ART 17.</b> Modifica Art. 170 del D1165/19 - Ingreso de mercancías a depósito o a la zona franca</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respecto de la obligación del depósito o el usuario operador de la zona franca, según corresponda, de recibir del transportador la planilla de envío y la declaración de ingreso o la declaración de importación según sea el caso.</li> </ul> <p>En concordancia con las observaciones al Artículo 16 del presente Decreto, que modifica el Art. 169 del D1165/19, se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca. La falta de coherencia normativa resultaría en graves afectaciones para toda la cadena logística".</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Frente al comentario al artículo 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual "se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca", se informa que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 y se ajustó la redacción para dar claridad sobre los roles y responsabilidades del depósito, usuario de zona franca y transportador.</p> <p>En relación con la planilla de envío, debido a que esta es el documento contiene la información del transportador, así como del medio de transporte que traslada la mercancía, es necesaria para el control aduanero, y además sirve al transportador para identificar la mercancía que transporta, pues este es un sujeto distinto al declarante.</p> <p>Por las anteriores recomendaciones presentadas, se ajustó la redacción de estos artículos para mayor claridad y seguridad jurídica.</p>
95	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"7. <b>ART 18.</b> Modifica Art. 175 del D1165/19 - Oportunidad para declarar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Artículo 175 – Respecto de la obligación para todas las declaraciones de importación de ser presentadas y aceptadas en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, y su actualización una vez presentado el informe de descargue e inconsistencias.</li> </ul> <p>Al establecerse la presentación de todas las declaraciones de importación de manera anticipada, no como un incentivo,</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se</p>

			<p>sino como una obligación aduanera para todas las operaciones de comercio exterior, sin excepción, resulta necesario armonizar la norma con la realidad del comercio exterior según modo de transporte y naturaleza de la mercancía.</p> <p>Por una parte, el termino de 48 horas a la llegada de la mercancía al TAN desconoce la realidad de la operación aérea, y de la naturaleza de las mercancías que ingresan por este modo de transporte. Hay que tener en cuenta que los embarques aéreos en los aeropuertos de origen y/o tránsito, dependen del tipo de producto, de la capacidad disponible y del peso y balance de la aeronave, y no de las declaraciones de importación que se hayan presentado o de la oportunidad de su presentación.</p> <p>Por lo expuesto, se solicita delimitar el alcance de este artículo así: a) para las entregas en lugar de arribo únicamente, b) exceptuando mercancías perecederas, productos farmacéuticos, mascotas, material radioactivo, repuestos y motores de aviones de mantenimientos no programados (daños imprevistos), envíos urgentes y mensajería express, y demás mercancías que requieran ser embarcadas en menos de 48 horas, y c) oportunidad para presentar la declaración anticipada hasta antes de la llegada del medio de transporte.</p> <p>Por otra parte, en cuanto a la actualización de las declaraciones una vez presentado el informe de inconsistencias, se debe tener en consideración que se requerirá que el transportador migre al sistema SYGA, ya no unas pocas guías, sino todo el vuelo, lo que supone una mejor funcionalidad del servicio informático, y crear la responsabilidad de los declarantes para dicha actualización".</p>		<p>incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>De otro lado, en el párrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación, en el sentido de que debe presentar la declaración inicial pagando una sanción y sin que por este hecho sea aprehendida la mercancía.</p> <p>Adicionalmente, respecto del término de 48 horas, se precisa que ese es un plazo para declarar antes de la llegada al Territorio Aduanero Nacional pero no es un término para embarcar las mercancías o para desaduanarlas. También se precisa que dicho término solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía; es decir, que no es el único momento en que se pueden declarar las mercancías. Así, el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>Respecto de la complejidad operativa, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones.</p> <p>Además, si el motivo de preocupación son los adelantos en los itinerarios, se informa que se ajustó el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 con el fin de contemplar estos escenarios y que se tengan en cuenta los documentos y medios probatorios que demuestren esta circunstancia.</p> <p>Finalmente, si la preocupación es que se embarque mercancía a último momento, y que esta no sea declarada anticipadamente, se precisa que en caso de que la mercancía no sea declarada de forma anticipada en los términos que establece el artículo 175 del decreto 1165 de 2019, el párrafo 5 del mismo artículo contempla la imposición de una sanción que deberá ser liquidada cuando, presentando la declaración de manera extemporánea se actualice dicha declaración o presentando una declaración inicial en la que se liquide la sanción</p> <p>En cuanto al comentario relativo al sistema, se precisa que se están haciendo las actualizaciones necesarias para hacer funcionar el nuevo procedimiento, y que se estableció en el artículo 64 del proyecto publicado, que los artículos dependientes del sistema solo entrarían a regir cuando estuviera probado el funcionamiento de los ajustes y se hayan realizado las capacitaciones, pruebas y demás actividades necesarias para la óptima implementación de los sistemas informáticos electrónicos.</p>
96	1/12/2023	<p>Pamela Bermudez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 23 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>"8. ART 23. Modifica Art. 182 del D1165/19 - Inspección aduanera.</b></p> <p>• Respecto del primer inciso y la práctica de inspección aduanera documental o física, dentro del proceso de importación en el lugar de arribo.</p> <p>En concordancia con los comentarios expuestos al Art. 9 del presente Decreto, que modifica el Art. 75 del D1165/19, reiteramos la solicitud de precisar que las zonas para la instalación y administración de los equipos</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Frente al comentario, al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria que proferirá la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene dicha entidad, como máxima administración aduanera.</p> <p>La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada, publicada y socializada previamente con los responsables de la zona primaria, que está determinada no solo por las aerolíneas sino también por otras áreas que también administra el concesionario del puerto o aeropuerto y en ese orden, se atenderán las condiciones operativas en los lugares de arribo para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p> <p>En relación con el comentario relativo a la responsabilidad de los transportadores aéreos en relación con la instalación de los</p>

			<p>de inspección no intrusiva son áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones, necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma.</p> <p>• <b>Parágrafo 1.</b> – Respecto del traslado de la mercancía al depósito con dispositivo de seguridad, conforme a los términos que establezca la administración aduanera.</p> <p>En concordancia con los comentarios expuestos en artículos anteriores, reiteramos la responsabilidad de los transportadores aéreos respecto de la carga (bultos) y no de las mercancías, conforme a los acuerdos internacionales vigentes, aprobados por el País. Por lo tanto, es necesario precisar el alcance de la responsabilidad del agente de carga o el declarante según el caso frente a los dispositivos de seguridad de la "mercancía".</p>		<p>dispositivos de seguridad, para el control de la mercancía, se responde que se ajustó la redacción de los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019 para dar claridad sobre las responsabilidades de los distintos actores aduaneros.</p>
97	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 48 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"9. <b>ART 48.</b> Modifica Art. 467 del D1165/19 – Clases de transbordo</p> <p>• <b>Artículo 467.</b> – Respecto del transbordo indirecto, cuando se introducen las mercancías a un depósito habilitado, siempre y cuando el depósito se encuentre en lugar de arribo.</p> <p>Teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo indirecto, surge la inquietud frente a la falta de depósitos en lugar de arribo. Específicamente, los aeropuertos del país no cuentan con depósitos habilitados en lugar de arribo, salvo el aeropuerto de Bogotá que tiene un solo CDLI (Centros de Distribución Logística Internacional). En consecuencia: ¿Cómo se aplica este artículo en los aeropuertos internacionales distintos de Bogotá?, ¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?".</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Frente a las preguntas "¿Cómo se aplica este artículo en los aeropuertos internacionales distintos de Bogotá?, ¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?", sea lo primero indicar que la limitación de los transbordos a depósitos en lugar de arribo obedece a que se pretende ejercer un mejor control de las mercancías, por lo cual no se permitirán transbordos indirectos de mercancías bajo control aduanero a través de depósitos ubicados fuera de lugar de arribo, salvo que se decrete una contingencia operativa. Así las cosas, se responde que en aquellos aeropuertos en los que no haya Centros de Distribución Logística Internacional o depósitos no se podrán llevar a cabo este tipo de operaciones, salvo que se decrete una contingencia operativa.</p> <p>Frente a la pregunta "¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?", se informa que es el CDLI del aeropuerto El Dorado el que debe ampliar su capacidad, y si no lo hace, se decretaría una contingencia operativa. Para el efecto se incluyó en el artículo de contingencia operativa el tema de transbordos.</p>
98	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 50 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 477 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"10. <b>ART 50.</b> Modifica Art. 477 del D1165/19 - Requisitos para la</p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>Frente al comentario al artículo 50 del proyecto, se ajusta parcialmente la disposición para aclarar el alcance de una declaración de importación o de ingreso y los documentos que amparan el traslado de la mercancía a una zona franca de la misma o distinta jurisdicción.</p> <p>En concordancia con ello, los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados mediante los artículos 16 y 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía fueron</p>

			<p>introducción de bienes procedentes de otros países</p> <p>• <b>Artículo 477.</b> – Respecto del traslado desde lugar de arribo a zona franca con la planilla de envío y la declaración de ingreso en los términos y condiciones que determine la DIAN.</p> <p>En concordancia con las observaciones a los artículos 16 y 17 del presente Decreto, que modifica el Artículo Art. 169 y 170 del D1165/19 respectivamente, reiteramos la solicitud de precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca. La falta de coherencia normativa resultaría en graves sanciones y afectaciones para toda la cadena logística”.</p>		ajustados dejando en claro que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso y en una planilla de envío, según se trate de un depósito, zona franca, centro de distribución logística en la misma o distinta jurisdicción.
99	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> y <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a>)</p>	<p>Solicitud de adición de un párrafo:</p> <p>“11. <b>ART XX.</b> Adición de un párrafo al artículo 466 del Decreto 1165 de 2019. Adiciónese el párrafo 1 al artículo 466 del Decreto 1165 de 2019, así:</p> <p><b>“Parágrafo 1.</b> Cuando la salida al extranjero no se pueda hacer dentro del plazo autorizado para la ejecución del transbordo, las mercancías podrán permanecer en un depósito temporal del lugar de arribo hasta por el término previsto en el artículo 98 de este Decreto. Durante el plazo autorizado las mercancías continúan bajo el régimen de transbordo. Para el modo aéreo, el transportador podrá optar por dejar las mercancías en sus bodegas del lugar de arribo, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional.”</p> <p>Se solicita incluir el presente párrafo con fundamento en las siguientes consideraciones:</p> <p>a. Que el texto del párrafo 1 es tomado del Artículo 416 del Decreto 390 de 2016, por el cual se armonizaba la regulación aduanera en materia de autorización y trámite del transbordo directo, como resultado de la revisión de la política comercial del país ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).</p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>En relación con la solicitud de adición de un párrafo al artículo 466 del Decreto 1165 de 2019, no se acoge la solicitud, porque al no haberse sido previsto dicho cambio en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se puede implementar.</p> <p>De otra parte, se precisa que las medidas propuestas y que fueron en su momento adoptadas para atender la emergencia sanitaria por el COVID-19, que afectó los itinerarios aéreos, fueron temporales y no deben ser la regla general, máxime cuando, con anterioridad a la mencionada emergencia no se requerían. Adicionalmente, con las nuevas disposiciones que requieren mayor disponibilidad de áreas en los lugares de arribo para atender las inspecciones físicas, documentales y no intrusivas, así como las inspecciones previas, no es conveniente permitir que las mercancías objeto de transbordo se almacenen por un término tan amplio, ya que los transportadores deben organizar sus procesos logísticos para que las mercancías cumplan con la figura, que es cambio de medio de transporte para el destino final.</p>

			<p>b. Que el Decreto 390 de 2016 fue derogado por el Decreto 1165 de 2019, sin consideración alguna a las disposiciones que se contenían en este artículo, y que desde entonces no se ha publicado un nuevo proyecto de reforma que permitiera su inclusión.</p> <p>c. Que, en línea con el objetivo del gobierno nacional de reducir sustancialmente los tiempos y costos logísticos, y la implementación de medidas de facilitación al comercio exterior en lugar de arribo para impactar favorablemente la competitividad del país, la adición del párrafo propuesto mejoraría la eficiencia de los transbordos directos, reduciendo costos de almacenamiento y traslados.</p> <p>d. Que teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo directo, se hace necesario incluir la posibilidad de dejar las mercancías en las bodegas del transportador / ground handler, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional, que permita una mayor conectividad de la carga según las frecuencias, capacidad, itinerarios y rutas disponibles de las operaciones aéreas desde y hacia Colombia.</p> <p>e. Que la adición del párrafo propuesto no afecta el debido control aduanero, y por el contrario genera eficiencias tanto para la operación aérea, como para todas las autoridades de control, tal como quedó demostrado durante la emergencia sanitaria, cuando se adoptó la misma medida de manera transitoria.</p> <p>f. Que la suspensión de las buenas prácticas y las medidas transitorias adoptadas en el marco de la emergencia sanitaria por la COVID 19, ha representado un retroceso logístico, con grandes sobrecostos y demoras para la operatividad de los transbordos directos, lo que ha impactado negativamente la competitividad del país, y del aeropuerto de Bogotá como principal HUB de conexiones para la región".</p>		
100	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora ejecutiva@adicomex.org)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"En la definición de mercancía diferente incluyen cambio de subpartida como una nueva</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual será ajustada en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.

			<p>causal. Esto puede causar que muchas mercancías caigan en mercancía diferente y por ende en aprehensión de la carga. El cambio de subpartida puede cambiar por detalles, sin que esto lleve a que se esté declarando mercancía diferente. Es una sanción extremadamente fuerte para un cambio de subpartida".</p>		
101	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directoraejecutiva@adicomex.org)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El transportador debería informar los cambios de itinerario de sus llegadas al TAN a través de una plataforma de la DIAN, donde los declarantes podamos fácilmente consultar. Muchas veces los transportadores mandan información a correos inexistentes de las agencias de aduana y la información nunca llega. En otras ocasiones tienen sus plataformas caídas y no se pueden consultar los itinerarios.</i></p> <p><i>A través del reporte a la DIAN y que el declarante puede consultar, sería la mejor manera de controlar esto".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario y teniendo en cuenta la posibilidad de tales eventos, se acoge parcialmente el comentario. Por lo tanto, se agrega un párrafo precisando esta situación en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, posibilitando la aceptación de las pruebas y documentos que soporten estas circunstancias. En la medida que se realicen los ajustes en sistemas informáticos electrónicos SIE, se atenderá esta sugerencia.</p>
102	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directoraejecutiva@adicomex.org)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El exigir declaración anticipada para la totalidad de las operaciones de comercio exterior en Colombia es desconocer como se manejan las operaciones en el país. Los importadores no están listos para implementar declaración anticipada. Muchas veces la falta de información es culpa de sus proveedores. En muchas ocasiones, es necesario realizar inspección previa, tomar muestras para poder clasificar las mercancías y levantar todas las descripciones mínimas.</i></p> <p><i>Es un riesgo muy alto para los declarantes, que siguen siendo responsables de esta presentación a tiempo de las anticipadas sin tener el control completo de esa opción. El hecho de que una carga quede extemporánea queda como "ilegal" en el país, que conlleva a la aprehensión y el cobro el 200% del valor en aduanas.</i></p> <p><i>Esto conlleva a un colapso en los puertos debido que no estamos preparados para desaduanar en puerto de llegada el 100% de las cargas. También implica que los depósitos públicos y privados se acabarían junto con los usuarios industriales de servicios de la zona franca".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la supuesta imposibilidad de conocer cierta información de la mercancía antes de su llegada al Territorio Aduanero Nacional, se aclara que con el nuevo procedimiento de importación se tiene previsto que la declaración anticipada pueda ser actualizada después de su llegada al país; en concreto, después de la realización de la inspección previa prevista en el artículo 6 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, si el declarante desea hacerla, y en todo caso, después de la presentación del informe de inconsistencias de que trata el 151 del Decreto 1165 de 2019. Ello quedó establecido de forma explícita en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, y será regulado de forma rigurosa mediante resolución.</p> <p>Respecto a la preocupación por la situación en la que quedaría la mercancía en caso de no ser declarada en término, se informa que en el párrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se prevé la posibilidad de que una mercancía que no fue declarada en forma anticipada debiendo haberlo sido, sea declarada pagando una sanción, para subsanar el incumplimiento de la obligación. En ese orden de ideas, la mercancía que no sea declarada anticipadamente en forma oportuna no necesariamente queda en causal de aprehensión. Solo quedaría en tal causal si obtiene el levante con la declaración que presentó de forma extemporánea y sin pagar la sanción a que haya a lugar, caso en el cual la mercancía</p>

					<p>deberá ser legalizada, de acuerdo con lo indicado en el artículo 36 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía.</p> <p>De otra parte, la norma aduanera contempló la posibilidad de actualizar la declaración presentada de forma anticipada una vez la mercancía haya llegado al Territorio Aduanero Nacional para evitar que la misma pueda llegar a quedar en causal de aprehensión.</p> <p>No obstante, se ajustó la redacción del artículo 175 del decreto, para dar mayor claridad operativa en su aplicación y en especial sobre el hecho de que no procede la aprehensión en caso de presentación extemporánea de la declaración.</p> <p>Por otra parte, no se comparte el comentario consistente en que "(...) los depósitos públicos y privados se acabarían junto con los usuarios industriales de servicios de la zona franca", por no estar argumentado y porque estos lugares, habilitados por la autoridad aduanera, continuarán teniendo su función consistente en el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero. Por ejemplo, existe la posibilidad de trasladar a los depósitos la mercancía inspeccionada que le falten vistos buenos o que deseen realizar el pago tributos dentro del término de almacenamiento. Así mismo, con la inclusión de nuevas excepciones para la presentación de la declaración anticipada en el texto ajustado, las mercancías y las operaciones exceptuadas podrán llegar a los depósitos, así como las mercancías que sean objeto de contingencia.</p> <p>Respecto del colapso que se pueda presentar en las zonas primarias, se informa que previa a la entrada en vigencia del Decreto, se realizarán todas las actividades con los responsables de los lugares de arribo y demás actores para garantizar que la implementación se realice de manera óptima.</p>
103	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutiva@adicomex.org)	<p>Frente al artículo 25 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Del numeral 4 quitan la posibilidad de utilizar el análisis integral para subsanar errores u omisiones en seriales.</i></p> <p><i>Nos dejan sin opciones para legalizar sin pago de rescate un error en serial. Y con declaración anticipada obligatoria ya no hay forma de revisar en una inspección previa esa información".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario según el cual debe mantenerse un inciso en el numeral 4 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 25 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, se manifiesta que se acoge la propuesta y se modificó el inciso, manteniendo la aplicación del análisis integral.</p> <p>Adicionalmente, se aclara que la inspección previa no ha sido eliminada y en ese orden se ajustó la redacción del artículo 6 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, para dar claridad en su aplicación.</p>
104	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutiva@adicomex.org)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Obligan a pagar 50% de rescate cuando no se presente la declaración anticipada. Esto va en contravía del artículo 189 donde dice que se puede pagar la sanción del 2.3 del artículo 29 del decreto ley 920 para subsanar el hecho".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 36 publicado según el cual hay una contradicción entre éste y el artículo 29, que modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, se responde que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión.</p> <p>En ese orden de ideas, se ajusta el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 y la redacción del artículo 293, en el sentido de precisar que la mercancía solo queda en causal de aprehensión cuando se incumpla la obligación de presentar declaración de importación o de ingreso anticipada, posteriormente se presente una declaración anticipada extemporánea o inicial en remplazo de aquella y no se pague la sanción correspondiente por el incumplimiento de la obligación, caso en el cual la mercancía queda sin amparo y procede la legalización del 50% de rescate solo si no se pagó la sanción por extemporaneidad y a pesar de ello se obtiene levante.</p>

105	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutivo@adicomex.org)	Frente al artículo 46 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 435 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  <i>"En las responsabilidades del tránsito aduanero, culparán a las agencias de aduana siempre por el pago de los tributos aduaneros. En el actual 1165 solo pasa esto cuando haya incumplimiento del conocimiento del cliente. Los tributos aduaneros siempre deben estar en cabeza del generador de carga o importador"</i> .	<b>No se acepta el comentario.</b>	Frente al comentario al artículo 46 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que establece responsabilidades en cabeza del declarante por la información consignada en la declaración de tránsito, se responde que el objeto de la modificación al Decreto 1165 de 2019 es obligar a que todas las mercancías solo puedan ser trasladadas, dentro y fuera de la jurisdicción, al amparo de una declaración, ya sea de importación o de ingreso (junto con una planilla de envío cuando el traslado sea en la misma jurisdicción).  En ese orden de ideas, el responsable por los traslados de mercancía bajo control aduanero, dentro y fuera de la misma jurisdicción, es el declarante.
106	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutivo@adicomex.org)	Frente al artículo 51 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 478 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:  <i>"Se exigirá SAE y DEX para una salida de ZF al resto del mundo. Esto se hace hoy en día con FMM que son los documentos específicos para el manejo en zona franca. Esto causará un incremento en los costos de exportación desde las zonas francas debido a que se requerirá de una agencia de aduanas para este trámite adicional"</i> .	<b>No se acepta el comentario.</b>	Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control aduanero. En ese sentido, es necesario que las exportaciones estén amparadas en un documento aduanero, controlado y parametrizado por la aduana. El Formulario de Movimiento de Mercancías es un documento de los sistemas informáticos de los ciudadanos de zona franca, no de los sistemas informáticos de la aduana. Por lo tanto, se hace necesario exigir solicitud de autorización de embarque (SAE) y declaración de exportación (DEX) para todas las exportaciones.
107	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutivo@adicomex.org)	Frente al artículo 64 del proyecto de decreto publicado, la ciudadana indica:  <i>"Volvemos a las vigencias escalonadas, ya tuvimos una experiencia trágica con esto"</i> .	<b>No se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario según el cual es fuente de preocupación la entrada en vigencia de forma escalonada de las disposiciones del proyecto, se responde que, por un lado, es diáfano a partir del texto del artículo 64 del proyecto que no se pretende la entrada en vigencia paulatina del articulado; lo que se pretende es que todos aquellos artículos que dependen de ajustes de los Sistemas Informáticos Electrónicos de la entidad entren en vigencia de forma conjunta una vez se pruebe el funcionamiento de los ajustes, y que aquellos que no, entren en vigencia de forma conjunta 15 días después de publicada la norma. Esto además ha sido expresado explícitamente por la Dirección de Gestión de Aduanas de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, en varios foros de socialización del proyecto.
108	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutivo@adicomex.org)	Frente al artículo 65 del proyecto de decreto publicado, la ciudadana indica:  <i>"Le quitan el beneficio a los OEA sobre la no obligatoriedad de la presentación de las declaraciones anticipadas. Esto es quitarles la confianza a estos usuarios que se la han ganado a pulso"</i> .	<b>No se acepta el comentario.</b>	En relación al comentario frente a la eliminación del <i>"beneficio a los OEA sobre la no obligatoriedad de la presentación de las declaraciones anticipadas"</i> , se informa que ello tiene como fundamento la obligatoriedad de la declaración anticipada como mecanismo de control aduanero y se precisa que éste es el único beneficio a que se elimina con la modificación del Decreto 1165 de 2019 a los Operadores Económicos Autorizados, máxime cuando recientemente se han presentado casos en los cuales operaciones adelantadas por estos Operadores han sido objeto de prácticas irregulares, por lo que se requiere generar un riesgo subjetivo sobre las operaciones que se adelantan por parte de estos usuarios.
109	1/12/2023	Bertha Cecilia Rojas Rentería - Adicomex (directora@ejecutivo@adicomex.org)	<i>"En todo el proyecto hablan de declaración de ingreso para mercancías que van a zona franca. No sabemos qué información conlleva esa declaración ni que repercusiones tiene el presentarla"</i> .	<b>Se acepta el comentario.</b>	En relación con el comentario según el cual en ninguna parte del proyecto de decreto se encuentra definido el alcance de la declaración de ingreso, se informa a la ciudadana que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019. En ese orden de ideas, se accede a realizar la modificación del proyecto.
110	1/12/2023	Angelica Rincón Baquero (angelicarincon@cladec.org.co)	Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	En atención al comentario 1 del ciudadano según el cual: <i>"Se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada"</i> , el comentario 2, según el cual <i>"No existe una empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías, porque su rol es de intermediario de la modalidad de envíos urgentes y no es de transportador. Sugerimos aclararlo"</i> y el comentario 5 <i>"El intermediario de la"</i>

			<p>“1. Se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada.</p> <p>2. No existe una empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías, porque su rol es de intermediario de la modalidad de envíos urgentes y no es de transportador. Sugerimos aclararlo.</p> <p>3. No entendemos cual es el objetivo del reporte si hoy en día, tanto la aerolínea como el intermediario en momentos distintos con base en sus responsabilidades están obligados a reportar sobrantes y faltantes de acuerdo a su rol en el sistema y en el sistema informático, con cada uno de sus detalles.</p> <p>Ej. El transportador rol (formato 1207) proceso de carga, faltantes, sobrantes e inconsistencias.</p> <p>4. Sugerimos incluir en el sistema informático la posibilidad que el operador de envíos urgentes pueda incorporar por sistema sobrantes y pueda así mismo en las declaración consolidada de pagos incorporar el pago por sobrante hoy en día no se tiene y a esto le falta control.</p> <p>5. El intermediario de la modalidad de envíos urgentes no tiene la obligación de informar diferencias en peso”</p>	<p>modalidad de envíos urgentes no tiene la obligación de informar diferencias en peso”, se responde que se ajusta la redacción del párrafo 6, que se incluye con el artículo 13 del proyecto, para dar claridad sobre quién es el responsable de presentar el informe de descargue e inconsistencias, pero no se elimina la responsabilidad del intermediario de la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, porque la razón de ser del mencionado párrafo es dar certeza sobre el hecho de que la posibilidad de presentar informe de descargue e inconsistencias también está en cabeza de los intermediarios.</p> <p>En relación con la solicitud de “incluir en el sistema informático la posibilidad que el operador de envíos urgentes pueda incorporar por sistema sobrantes y pueda 71sí mismo en la declaración consolidada de pagos incorporar el pago por sobrante”, se informa que se evaluará la sugerencia para ver su viabilidad para un próximo proyecto de decreto, por cuanto para ello se requiere el desarrollo de un servicio que soporte esta petición.</p>
111	1/12/2023	Angelica Rincón Baquero (angelicarincon@cladec.org.co)	<p>Frente al artículo 35 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 257 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“1. No hay HOY formulario que determine que la aerolínea entregue al operador de envíos urgentes físicamente la carga en zona primaria.</p> <p>2. El operador necesita sacar su carga rápido antes de las 12 horas.</p> <p>3. Los tiempos en los que un operador con un volumen importante está sacando carga de zona de arribo en un tiempo no mayor a 15 horas hábiles, desde que recibe físicamente la carga en zona de arribo /primaria.</p> <p>4. El 1178 no es un formulario que indique que el operador Courier recepciono físicamente la carga.</p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p> <p>En relación con los puntos señalados se informa que para la implementación de artículos que establecen los nuevos procedimientos, se está trabajando en modificaciones a los sistemas informáticos electrónicos y que la entrada en vigencia de dichos artículos solo ocurrirá cuando se compruebe que los ajustes a los sistemas informáticos electrónicos de la entidad funcionan, para lo cual se harán pruebas con los funcionarios y con todos los actores de la cadena logística para garantizar la óptima implementación de estas medidas, y en ese orden se expedirá la resolución reglamentaria que soporte este procedimiento.</p> <p>Así las cosas, se está trabajando en modificaciones a los sistemas de la entidad para permitir el registro de la información requerida.</p>

			<p>5. Si la DIAN quiere medir tiempos desde el formulario 1178, los operadores requerirán 3 días hábiles antes de cerrar el formulario 1314.</p> <p>6. La DIAN deberá identificar con base en sus recursos físicos y humanos si tiene la capacidad de atender estos tiempos en los depósitos y en zona de verificación. Hoy esto es imposible.</p> <p>7. ¿Cómo la DIAN podrá verificar que la carga evidentemente la entregó al operador la aerolínea?</p> <p>8. Cuál es el insumo que se lleva la DIAN si no logra ajustar el sistema informático para tener la incidencia de arribo y entrega de la carga en el depósito en zona primaria."</p>		
112	1/12/2023	Angelica Rincón Baquero (angelicarincon@cladec.org.co)	<p>Frente al artículo 58 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 736 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"1. La mercancía cuando queda en abandono, genera una incidencia en la operación de los intermediarios, son envíos que no son susceptibles de incorporarse de nuevo en la declaración consolidada de pagos por parte del operador de envíos urgentes.</p> <p>2. NO es claro ¿quién realiza la declaración simplificada?</p> <p>3. ¿Hay una declaración especial para estas operaciones ¿Es la misma simplificada?</p> <p>4. Cuando la norma indica depósitos habilitados, ¿son los depósitos de envíos urgentes? ¿Es en nuestro depósito que se haría esta gestión?</p> <p>5. Estarían modificando el valor del rescate al quince por ciento (15%) por que el numeral 1 del Art 293 indica el 10%. Sugerimos revisión .</p> <p>6. El intermediario como indica en la consolidada de pagos que la mercancía ya fue abandonada y esto como se realiza en el sistema informático.</p> <p>7. ¿Como se liquidan esos valores de costo de la Dian en depósito, la Dian nos informara este valor?</p>	<b>Se acepta el comentario</b>	<p>Se aclara que los paquetes postales o envíos urgentes en situación de abandono que se encuentren ubicados en los depósitos de envíos urgentes habilitados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, podrán ser vendidos al consignatario o a su propietario, por la respectiva Dirección Seccional, siempre y cuando se paguen previamente los gastos de transporte y de almacenamiento a que hubiere lugar al depósito habilitado donde se encuentre la mercancía, y se pague el monto correspondiente al ciento por ciento (100%) sobre el avalúo de las mercancías, en la forma que disponga la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. Lo anterior, siempre y cuando no se trate de mercancías sujetas a restricciones legales y administrativas, a menos que estas se superen.</p> <p>Es decir, no se trata de una legalización No es un rescate en términos aduaneros Es una entrega por venta, previo pago del 100% del valor de la mercancía a favor y en la forma que reglamente la DIAN para el efecto.</p>

			<p>8. <i>Quien suministra el acto administrativo emitido por la Dian.</i></p> <p>9. <i>Respecto a las mercancías sujetas a restricciones legales y administrativas ya en abandono, no es susceptible ser superadas dichas restricciones en esta instancia. Se sugiere tener en cuenta la legislación sanitaria y fitosanitaria. Porque se supone que los vistos buenos, licencias entre otros deben ser previos al arribo.</i></p> <p>10. <i>De darse este ajuste normativo cual es el tiempo límite que tiene la Dian para recoger los envíos que están en abandono en los depósitos de envíos urgentes, sugerimos incorporar estos tiempos para los envíos en abandono, hoy en día no hay obligación a cargo de la Dian y si consideramos relevante dicha incorporación.</i></p> <p>11. <i>Se sugiere hacer ajustes al sistema informático de darse estas incidencias”.</i></p>		
113	1/12/2023	Angelica Rincón Baquero (angelicarincon@cladec.org.co)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“1. <i>La norma genera confusión al régimen y genera la posibilidad de aprehensión por mercancía diferente, podrían ser el 90% de los envíos.</i></p> <p>2. <i>Se sugiere para el régimen de envíos urgentes eliminar esta causal.</i></p> <p>3. <i>Se debe tener en cuenta que para el régimen de envíos urgentes la descripción de la mercancía se realiza de manera genérica y no detallada, en ese orden de ideas como bien lo cita el artículo 3 de las definiciones, en la guía, la descripción debe hacerse de manera genérica para el régimen de envíos urgentes por la cantidad de elementos que contiene un envío.”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>No se acoge el comentario pues la nueva definición de mercancía diferente sí aplicará para la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes.</p> <p>No obstante, se precisa que con base en otros comentarios se ha ajustado la definición de mercancía diferente, eliminando la referencia al salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas. En este sentido, la definición propuesta no será un obstáculo para la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes ya que para entender que la mercancía es diferente el inspector debe verificar que esta no tiene correspondencia en sus características fundamentales respecto de la declarada.</p>
114	1/12/2023	Juan Alberto Páez Moya // Silvia Paula González – ASONAV (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, los ciudadanos indican:</p> <p><i>“El informe de descargue e inconsistencias subsana, no solo las causales de aprehensión, sino también las sanciones al Transportador. El informe, y la esencia de este, es una</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En atención al comentario de los ciudadanos, se aclara que el objeto del párrafo 5 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de la carga cometidos por el transportador o el Agente de Carga Internacional a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de</p>

			<p>oportunidad para incluir documentos de transporte no relacionados en el Manifiesto de Carga, y pretender solo enervar las causales de aprehensión, dejando de un lado la posible sanción del Transportador es desdibujar la figura del informe de descargue e inconsistencias, ya que precisamente se trata de una excepción que la misma norma trae, es decir, no es para toda la clase de cargas, la finalidad de la norma es que se puedan presentar documentos que no fueron relacionados en el Manifiesto de Carga. Es así entonces que, pretender modificar la norma, sería eliminar la posibilidad de subsanar el error. Se solicita a la DIAN eliminar el parágrafo 5, o si la decisión es mantenerlo hacer la siguiente modificación en el mismo Adiciónense los parágrafos 5, 6 y 7 al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, los cuales quedarán así: <b>"Parágrafo 5.</b> La presentación del informe de descargue e inconsistencias de que rata este artículo enerva la causal de aprehensión de las mercancías y subsana las posibles sanciones del transportador por no haber manifestado el documento de transporte informado en el presente informe de descargue."</p>		<p>aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Ello debe ser así, porque es una obligación de los transportadores presentar los documentos de viaje en los términos y condiciones que exija el Decreto 1165 de 2019, pues si no hubiese sanción o consecuencia por el incumplimiento de dicha exigencia no podría hablarse de una obligación</p> <p>No obstante, se resalta que teniendo en cuenta que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para algunos ciudadanos, se procedió a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p>
115	1/12/2023	<p>Juan Alberto Páez Moya // Silvia Paula González – ASONAV (silvia.paula@go nzalezanzola.co m)</p>	<p>Frente al artículo 13 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, los ciudadanos indican:</p> <p><i>"Con relación a este parágrafo del artículo 13 llama la atención la expresión "Comportamiento Esperado." No se conoce su significado.</i></p> <p><i>En caso en que su significado corresponda al señalado en la primera versión de proyecto de decreto, publicada en la página del Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes de las 11 am del día 17 de noviembre, consideramos como Gremio que, de ser un comportamiento esperado por parte de la Administración, no debería afectar el riesgo del Transportador.</i></p> <p><i>Adicionalmente, señala dicha definición que se afectaría el riesgo del Transportador, sin embargo, el Transportador en sí mismo, no existe en Colombia, y afectar al Agente Marítimo, como representante del Transportador, sería exigirle a este más de lo que puede dar, en la medida en que el Agente Marítimo depende de la información del Transportador, y del Agente Marítimo no depende la decisión de, zarpar o no, en una fecha determinada.</i></p> <p><i>Igualmente señala que es comportamiento esperado el informarle al declarante, cuando</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Frente a la definición de 'Comportamiento esperado', se informa que esta fue incluida en el artículo 1 del proyecto, con el objeto de dar claridad sobre su significado. Sin embargo, en aras de responder al comentario se informa que los comportamientos calificados en este proyecto como "comportamiento esperado" no corresponden a obligaciones categorizadas, pues un comportamiento esperado es aquel que constituye un deber del actor aduanero, cuyo incumplimiento no genera sanción ni económica ni de ningún tipo, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción o da lugar a aprehensión.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la afectación del riesgo del transportador, estamos en desacuerdo con la apreciación del ciudadano, pues la razón por la que el comportamiento es esperado del transportador obedece a que es el transportador el que debe cumplir unos itinerarios y el que debe informar la llegada. Además, porque la información del zarpe es relevante para el control aduanero, ya que la hora de zarpe puede dar una idea de la hora de llegada y de esa manera, las inconsistencias, pueden alertar a las autoridades nacionales sobre irregularidades.</p> <p>Respecto a la solicitud de establecer que el dato del zarpe o despegue sea informado "...a través del sistema que el transportador tenga dispuesto para ello", se acoge el comentario, y se ajusta el artículo.</p>

			<p>la relación que tiene el Transportador para el momento de zarpe es con el embarcador de la carga, quien no se encuentra en Colombia, y en caso de tener relación con alguien en Colombia, ésta no es con el declarante (agencia de aduanas) sino con el consignatario, que no siempre es el declarante.</p> <p>Con este artículo se está creando una "obligación" entre privados, ámbito que no le corresponde a la DIAN entrar a reglamentar.</p> <p>Por último, dicha información se conoce y el consignatario tiene acceso hoy en día a la misma a través del sistema propio del transportador, en razón a ello en caso en que se decida dejar el parágrafo, con el cual no estamos de acuerdo, debería agregarse la expresión "...a través del sistema que el transportador tenga dispuesto para ello."</p>		
116	1/12/2023	Juan Alberto Páez Moya // Silvia Paula González – ASONAV (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, los ciudadanos indican:</p> <p><i>"Importante tener en cuenta que, en el caso de Trayectos Cortos, este plazo no podría cumplirse por parte del Declarante ya que no habría posibilidad de contar con la información del zarpe.</i></p> <p><i>Agradecemos tener en cuenta los comentarios señalados previamente con relación al tema del comportamiento esperado".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario de que no es posible exigir la hora del zarpe para trayectos cortos, vemos que no existe una explicación que sustente esa supuesta imposibilidad. Por lo tanto, no se realiza ajuste pues no se entiende por qué no es posible tener dicha información, si corresponde a la etapa lógica de la operación del itinerario de cualquier medio de transporte, que debe tener el registro de la salida de los dichos medios.</p> <p>En todo caso, se precisa que, el término de 48 horas antes de la llegada de la mercancía solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se puede declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>Respecto a la obligación del declarante, se precisa que la disposición permite que este pueda actualizar la información en la declaración anticipada, y esta actualización la puede realizar con posterioridad a las 48 horas.</p>
117	1/12/2023	Juan Alberto Páez Moya // Silvia Paula González – ASONAV (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 9 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, los ciudadanos indican:</p> <p><i>"Los astilleros son "instalaciones de transformación industrial". Cuando una nave ingresa allí, también requiere repuestos, piezas de recambio, insumos, etc. Importante que no solo se limite ya que haría imposible reparar a satisfacción una nave. Sugerimos la siguiente redacción "...sus partes, repuestos, piezas de recambio, insumos, entre otros". Lo anterior con el fin que puedan ingresar o salir naves y sus piezas y repuestos".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Respecto a la solicitud de incluir en la redacción del artículo 9 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía la mención a "...sus partes, repuestos, piezas de recambio, insumos, entre otros", se informa que se ajustó el artículo incluyendo las partes y piezas a las instalaciones habilitadas del astillero de manera directa.
118	1/12/2023	Andrés Rodríguez (importgorensas@gmail.com)	<p>Frente al proyecto, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Antes como Trabajador de una Agencia de Aduanas, Ahora como Importador y viendo este</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	En relación con el comentario según el cual hay un retroceso en el hecho de tener que supuestamente acercarse a una oficina de comprobación con una declaración para allí aprobar y después pagar, se responde que dicha apreciación es infundada. Al respecto, en ninguna parte del proyecto se está indicando que deben presentarse documentos en oficina y tener aprobación. Si a lo que se refiere el ciudadano es al hecho de que en el artículo 22 del proyecto publicado para comentarios

			<p>nuevo decreto nos estamos devolviendo 30 años atrás , donde se presentaba la declaración a una oficina de comprobación para allí aprobar después pagar , y por ultimo levante , ahora es una anticipada , la cual no tiene fundamento alguno para requerirlas a todo tipo de mercancía , el contrabando va y viene , las anticipadas no nos dan garantías , ni tiempos para corregir , para verificar la carga antes presentar la declaración final .. toda la cadena logística se va a ver afectada en sanciones tras sanciones, y castigos injustificados, Solicito como importador estudiar mejor el decreto, vivir el día a día en cada uno de los entes de la logística, para analizar si se puede colocar la anticipada o no , porque como esta este proyecto muchos de Nosotros dejaremos de Importar porque en vez de agilizar , cada día son mas inconvenientes para las importaciones ,,</p> <p>Seria muy conveniente convocar a charlas a los Importadores y poder escucharnos .</p> <p>Los Ingresos a Zonas Francas con una Declaración de Ingreso , a que se le llama Declaración de Ingreso ? como va a funcionar , debemos tener en cuenta que cuando llevamos mercancía a Zonas francas estamos por fuera del territorio Nacional ,</p> <p>Solicitamos verificar todo el proyecto del Decreto .. Gracias."</p>		<p>de la ciudadanía, que modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, se menciona la 'autorización de pago' se precisa que esta no es un documento, sino un resultado de la selectividad, similar al levante automático existente actualmente. Al respecto, el nombre de dicho resultado obedece a que el nuevo procedimiento prevé el pago con posterioridad a la selectividad o a la inspección, por lo cual uno de los posibles resultados debe ser la autorización de pago.</p> <p>En cuanto a la solicitud de estudiar el proyecto, por las presuntas implicaciones negativas del mismo a la cadena logística por la solicitud de la declaración anticipada, se responde que, tal y como se evidencia en los considerandos del documento, las declaraciones anticipadas están orientadas a disminuir los tiempos de desaduanamiento y permitir un control aduanero más efectivo de la misma forma a como se ha llevado a cabo en otras jurisdicciones. La entidad ha adelantado reuniones con los gremios en las cuales se ha precisado la operación en el modo marítimo y aéreo, para garantizar que la misma se realice en forma óptima y la norma se encuentre acorde con la realidad logística.</p> <p>En consecuencia, no se realiza modificación al proyecto porque las objeciones están fundadas en una malinterpretación de las disposiciones publicadas y, porque el proyecto está justificado.</p> <p>En relación con el comentario según el cual en ninguna parte del proyecto de decreto se encuentra definido el alcance de la declaración de ingreso, se informa al ciudadano que se ajustó el artículo 1 del proyecto para incluir en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 dicha definición y su alcance.</p> <p>Finalmente, frente a la solicitud de "convocar a charlas a los Importadores y poder escucharnos", se informa que dichos espacios fueron abiertos durante la publicación del proyecto, y que se prevén otros para socializar y capacitar sobre el nuevo procedimiento.</p>
119	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amch amcolombia.com .co)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Conforme al presente artículo dónde se conciben las modificaciones a las definiciones previstas en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, expresamos lo siguiente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Mercancía Diferente. Dentro de la definición de este concepto, los criterios utilizados pueden ser restrictivos, generando inseguridad jurídica y conceptual e imponiendo mayores cargas a los operadores de tráfico postal.</i></li> </ul> <p>En este sentido y con el fin de no promover la posibilidad de aprehensiones por mercancía diferente a partir de la incertidumbre que pueda generar la definición establecida en el Proyecto, solicitamos respetuosamente la supresión de dicha mención."</p>	<b>Se acepta el comentario</b>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual será ajustada en el proyecto, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>

120	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“De acuerdo con el presente artículo que adiciona párrafos al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, expresamos lo siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Parágrafo 7. Determinar conductas aspiracionales o esperadas puede ir en contravía del régimen aduanero, partiendo de su construcción conceptual, técnica y jurídica. Existen catálogos de obligaciones para los usuarios aduaneros que, de no cumplirse, puede acarrear sanciones que igualmente ya se encuentran enlistadas y estipuladas.</i></li> </ul> <p><i>Por tal motivo, consideramos pertinente suprimir en el presente artículo y en la totalidad del Proyecto de Acto Administrativo, la mención a “comportamiento esperado” evitando confusiones e incertidumbre jurídica.”</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Respecto al comentario se informa que los deberes calificados en este proyecto como “comportamiento esperado” no corresponden a obligaciones, pues el incumplimiento de un comportamiento esperado, a diferencia del incumplimiento de una obligación, no genera sanción pecuniaria ni de ningún tipo, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción. Sin embargo, si es razonable que afecte el riesgo, pues su incumplimiento puede ser un insumo para el sistema de riesgo.</p> <p>No obstante, parpara dar claridad sobre el tema se procede a incluir la definición de “comportamiento esperado”.</p>
121	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“A partir de la modificación del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, consideramos relevante lo siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Parágrafo 6. Determinar conductas aspiracionales o esperadas puede ir en contravía del régimen aduanero, partiendo de su construcción conceptual, técnica y jurídica. Existen catálogos de obligaciones para los usuarios aduaneros que, de no cumplirse, puede acarrear sanciones que igualmente ya se encuentran enlistadas y estipuladas.</i></li> </ul> <p><i>Por tal motivo, consideramos pertinente suprimir en el presente artículo y en la totalidad del Proyecto de Acto Administrativo, la mención a “comportamiento esperado” evitando confusiones e incertidumbre jurídica.”</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>Respecto al comentario se informa que los deberes calificados en este proyecto como “comportamiento esperado” no corresponden a obligaciones, pues el incumplimiento de un comportamiento esperado, a diferencia del incumplimiento de una obligación, no genera sanción de ningún tipo, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción. Sin embargo, si es razonable que afecte el riesgo, pues su incumplimiento puede ser un insumo para el sistema de riesgo.</p> <p>No obstante, parpara dar claridad sobre el tema se procede a incluir la definición de “comportamiento esperado”.</p>
122	1/12/2023	Luis Fernando Miller (lmiller@aduana saeta.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Los agentes de aduanas no podemos ser responsables del término de presentación de una DIM anticipada cuando dependemos de dos variables que no están a nuestro alcance: 1) El envío de documentos</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>En respuesta al comentario, se informa, con base en lo que se indica en el primer inciso del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que después de presentado el informe de descargue e inconsistencias, e incluso, de practicada la inspección previa, el declarante tiene la posibilidad de hacer la actualización de la declaración.</p> <p>La actualización es una oportunidad en la que el declarante puede ajustar la información declarada de forma anticipada con base a lo verificado en diligencia de inspección previa o a lo consignado en el informe de descargue e inconsistencias, cuya</p>

			<p>completos por parte del proveedor y 2) La recepción oportuna de cuenta de fletes y gastos conexos por parte del transportador o agente de carga y que se requieren para VALORAR correctamente y liquidar los tributos aduaneros.</p> <p>No sería justo la imposición de una sanción de +\$14 millones de pesos por documento de transporte cuando el incumplimiento a este requisito no depende 100% de nuestra actuación.</p> <p>Es por esto que hoy día clientes con productos de DIM anticipada obligatoria, que conocen la forma de operar de sus proveedores y como demoran documentos, deciden consignar su mercancía a Zona Franca como excepción para cumplir este requisito."</p>		<p>razón de ser es darle la oportunidad al declarante de informar lo que verdaderamente llegó al Territorio Aduanero Nacional, evitando de esa forma que la mercancía quede incurso en alguna causal de aprehensión.</p> <p>En ese orden de ideas, ante el error en dichos datos, el declarante cuenta con una oportunidad para actualizar la declaración sin sanción.</p> <p>Adicionalmente, se precisa que, el término de 48 horas antes de la llegada de la mercancía solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se pueden declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>En todo caso, para dar mayor claridad al artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, se ajustó su redacción.</p>
123	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"El criterio de mercancía diferente es restrictivo y no genera seguridad, nuevamente se impone una carga a los operadores de tráfico postal.</i></p> <p><i>La norma genera confusión al régimen y la posibilidad de aprehensión por mercancía diferente, podrían ser el 90% de los envíos.</i></p> <p><i>Se debe tener en cuenta que para el régimen de envíos urgentes la descripción de la mercancía se realiza de manera genérica y no detallada. En ese orden de ideas como bien lo cita el artículo 3 de las definiciones, en la guía, la descripción debe hacerse de manera genérica para el régimen de envíos urgentes por la cantidad de elementos que contiene un envío.</i></p> <p><i>Sugerimos no incluir esta definición ya que genera confusión y permite la posibilidad de aprehensión por mercancía diferente."</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual será ajustada en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.
124	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 9 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Con el ánimo de armonizar la norma con los convenios internacionales, particularmente el Convenio de Chicago y Varsovia del Transporte Aéreo, se hace necesario precisar que las zonas a que hace referencia el presente artículo tratan de áreas diferentes a las bodegas de las</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	Frente al comentario al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, como máxima administración aduanera. La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros deberá ser estudiada, socializada y publicada previamente con los responsables de la zona primaria.

			aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones, necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma.”		
125	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al párrafo 5 del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>“La adición de este párrafo resulta restrictiva, resta seguridad, estabilidad y certeza jurídica a las operaciones de comercio exterior, y va en contravía de las medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados de que trata el Acuerdo de facilitación al Comercio Exterior de la Organización Mundial de Aduanas, del convenio de Kyoto, y de la Ley Marco de Aduanas 1609 de 2013.</p> <p>Se solicita eliminar el párrafo 5 y el considerando del inciso 6, teniendo en cuenta que: a) se contradice con los compromisos adquiridos por el país en materia de facilitación y seguridad jurídica, b) la presentación de la información de los documentos de transporte se encuentra debidamente establecida en el Artículo 147, y la presentación del informe de inconsistencias respecto de lo presentado con lo efectivamente descargado, se encuentra debidamente establecida Artículo 151, y bajo ninguna circunstancia se contempla que la una obste la obligación de la otra; por lo que no se entiende, ni se justifica, la adición de este párrafo, ni el considerando del inciso 6, c) no se afecta el debido control aduanero, ni se ha afectado desde su entrada en vigencia en el año 2019, d) la adición de este párrafo desconoce la realidad de la operación logística del transporte de mercancías perecederas, envíos urgentes, y material radioactivo, entre otros, que por razones de capacidad, peso y balance de las aeronaves, podrían ser embarcados en último momento, y e) la norma vigente desde el año 2019 se viene cumpliendo sin ningún inconveniente hasta la fecha..”</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En atención al comentario del ciudadano, se aclara que el objeto del párrafo 5 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por él o por el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Elo debe ser así porque es una obligación de los transportadores presentar los documentos de viaje en los términos y condiciones que exija el Decreto 1165 de 2019, pues si no hubiese sanción o consecuencia por el incumplimiento de dicha exigencia no podría hablarse de una obligación.</p> <p>No obstante, se resalta que teniendo en cuenta que la redacción del párrafo 5 no es lo suficientemente clara para algunos ciudadanos, se procede a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p> <p>Es de precisar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador como del agente de carga e importador y del declarante y de acuerdo con los convenios internacionales no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p>
126	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al párrafo 6 del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>“La adición de este párrafo resulta contrario al acuerdo de Chicago y al acuerdo de Varsovia ratificados por el país, respecto</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Ahora, en relación con el comentario al nuevo párrafo 6 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad. Por lo tanto, se acoge parcialmente el comentario en este sentido y para precisar que se trata de carga y no de mercancía, porque el informe de descargue se predica de la carga y no sobre mercancía</p> <p>Adicionalmente, es necesario indicar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador</p>

			<p>del transporte aéreo. En particular, respecto de la responsabilidad de los transportadores frente al contenido de las "mercancías". El transportador aéreo, sólo puede ser responsable por la información relacionado con los bultos (carga), y el Manifiesto de Carga (documentos de transporte directos).</p> <p>Se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada.</p> <p>Se solicita eliminar la referencia al transportador, respecto de la mercancía consolidada, quedando así: la empresa de mensajería especializada será responsable de entregar, a través de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN, el informe de descargue e inconsistencias de la mercancía consolidada, en los términos y condiciones previstos en el presente artículo."</p>		<p>como del agente de carga e importador y del declarante y de acuerdo con los convenios internacionales, no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p>
127	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"La modificación de este párrafo, adicionando obligaciones al transportador aéreos respecto de la mercancía, las declaraciones de importación y/o las declaraciones de ingreso, resultan contraria a los acuerdos internacionales, respecto del transporte aéreo y la realidad operativa internacional del comercio exterior.</p> <p>Por una parte, la responsabilidad de los transportadores frente al transporte de carga internacional recae sobre el número de bultos y los documentos de transporte directamente elaborados por el transportador, y no sobre las "mercancías" (Convenio de Chicago y Convenio de Varsovia). En tal sentido, la imposición de nuevas obligaciones de "verificación" sobre las "mercancías", excede la naturaleza del transportador aéreo, y va en contravía de los acuerdos internacionales suscritos por el país, y las prácticas internacionales.</p> <p>Por otra parte, la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, resulta contraria a la realidad del comercio exterior, y a los compromisos del país en materia de facilitación de las operaciones (reducción de costos y tiempos), simplificación de los trámites, y sostenibilidad (eliminación de papel). El traslado a depósito se entiende para las</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según el cual la modificación del párrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 crea obligaciones para los transportadores, se ajusta el proyecto para dar claridad sobre los roles del declarante, del agente de carga y del transportador, de acuerdo con los convenios internacionales. Así, no se generarán cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación; esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales. No obstante, de acuerdo con las sugerencias presentadas, se ajustó la redacción de este artículo para mayor claridad y seguridad jurídica.</p> <p>Ahora bien, en cuanto al reparo frente a la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, por cuanto "El traslado a depósito se entiende para las mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo", se responde que precisamente con este proyecto cambia el procedimiento de importación, haciendo posible que el traslado de la mercancía a depósito o zona franca se haga al amparo de una declaración.</p> <p>En efecto, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al territorio aduanero nacional.</p> <p>La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse</p>

			<p>mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo.</p> <p>Adicionalmente, no es clara la diferencia entre la declaración de importación, y la declaración de ingreso, y la verificación documental de un tercero, cuando el control aduanero lo ejerce la autoridad aduanera a través de los sistemas informáticos. Las planillas de envío se elaboran electrónicamente a través de los SIE para los traslados que han sido autorizados por la DIAN. Se solicita aclarar y precisar el alcance de este parágrafo.</p> <p>Se solicita eliminar la referencia al transportador, y precisar el alcance de las responsabilidades "según el caso".</p>		<p>para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación.</p> <p>Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago de los tributos en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago.</p> <p>El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p>
128	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"En concordancia con las observaciones al Artículo 16 del presente Decreto, que modifica el Art. 169 del D1165/19, se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca. La falta de coherencia normativa resultaría en graves afectaciones para toda la cadena logística".</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 17 del proyecto, según el cual "se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca", se informa que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 y se ajustó la redacción del artículo para aclarar que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso y en una planilla de envío, según se trate de un depósito, zona franca o centro de distribución logística internacional en la misma o distinta jurisdicción..</p> <p>En conclusión, se acepta el comentario, por cuanto se define la declaración de ingreso y se precisa su alcance y adicionalmente se ajusta el procedimiento para mayor entendimiento.</p>
129	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Al establecerse la presentación de todas las declaraciones de importación de manera anticipada, no como un incentivo, sino como una obligación aduanera para todas las operaciones de comercio exterior, sin excepción, resulta necesario armonizar la norma con la realidad del comercio exterior según modo de transporte y naturaleza de la mercancía.</p> <p>Por una parte, el termino de 48 horas a la llegada de la mercancía al TAN desconoce la realidad de la operación aérea, y de la naturaleza de las mercancías que ingresan por este modo de transporte. Hay que tener en cuenta que los embarques aéreos en los aeropuertos de origen y/o tránsito, dependen del tipo de producto, de la capacidad disponible y del peso y balance de la aeronave, y no de las declaraciones de importación que se hayan presentado o de la oportunidad de su presentación.</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Ahora bien, atendiendo las observaciones se adicionaron nuevas excepciones, así: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y se incluyó una excepción residual para los eventos en que la logística o las circunstancias así lo requieran. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se</p>

			<p>Por lo expuesto, se solicita delimitar el alcance de este artículo así: a) para las entregas en lugar de arribo únicamente, b) exceptuando mercancías perecederas, productos farmacéuticos, mascotas, material radioactivo, repuestos y motores de aviones de mantenimientos no programados (daños imprevistos), envíos urgentes y mensajería express, y demás mercancías que requieran ser embarcadas en menos de 48 horas, y c) oportunidad para presentar la declaración anticipada hasta antes de la llegada del medio de transporte.</p> <p>Por otra parte, en cuanto a la actualización de las declaraciones una vez presentado el informe de inconsistencias, se debe tener en consideración que se requerirá que el transportador migre al sistema SYGA, ya no unas pocas guías, sino todo el vuelo, lo que supone una mejor funcionalidad del servicio informático, y crear la responsabilidad de los declarantes para dicha actualización."</p>		<p>incluyeron y se garantiza que cuando se requiera, se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Adicionalmente, respecto del término de 48 horas, se precisa que ese es un plazo para declarar antes de la llegada al Territorio Aduanero Nacional, pero no es un término para embarcar las mercancías o para desaduanarlas. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que dicho término solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se pueden declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>Ahora, si el motivo de preocupación son los adelantos en los itinerarios, se informa que se ajustó el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, para contemplar estos escenarios y que se tengan en cuenta los documentos y medios probatorios que demuestren esta circunstancia.</p> <p>Finalmente, si la preocupación es que se embarque mercancía a último momento y esta no sea declarada anticipadamente, se precisa que en estos casos, el parágrafo 5 contempla la imposición de una sanción que deberá ser liquidada actualizando la declaración que se haya presentado o presentando una declaración inicial en la que se liquide la sanción.</p> <p>En cuanto al comentario relativo al sistema, se precisa que se están haciendo las actualizaciones necesarias para hacer funcionar el nuevo procedimiento, y que se estableció en el artículo 64 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía que los artículos dependientes del sistema solo entrarían a regir cuando estuviera probado el funcionamiento de los ajustes y se hayan realizado las capacitaciones, pruebas y demás actividades necesarias para la óptima implementación de los Sistemas Informáticos Electrónicos.</p>
130	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO ( <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> )	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Mercancía Diferente.</p> <p>Para otorgar seguridad jurídica, estabilidad y certeza a las operaciones de comercio exterior y futuras, se hace necesario mantener la definición del Decreto 1165/19. La propuesta de modificación sólo genera incertidumbre en un tema tan sensible y que tiene implicaciones graves en la aplicación de las causales de aprehensión. En particular, se solicita mantener la referencia al "Análisis integral", y el inciso 3 de la definición contenida en el D1165/19: "Los errores de digitación del documento de transporte y de la planilla de envío o de descripción errada o incompleta de la mercancía contenidos en la declaración aduanera o en la factura de nacionalización, que no impliquen distinta naturaleza, no significará que se trata de mercancía diferente."</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajustará en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>
131	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz ( <a href="mailto:amunoz@amchamcolombia.com.co">amunoz@amchamcolombia.com.co</a> )	<p>Frente al artículo 23 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al parágrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y</p>

			<p><i>"En concordancia con los comentarios expuestos al Art. 9 del presente Decreto, que modifica el Art. 75 del D1165/19, reiteramos la solicitud de precisar que las zonas para la instalación y administración de los equipos de inspección no intrusiva son áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones, necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma."</i></p>		<p>Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera.</p> <p>La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada y socializada previamente a su publicación con los responsables de la zona primaria.</p>
132	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 35 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 257 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"No existe formulario que determine que la aerolínea entregue al operador de envíos urgentes físicamente la carga en zona primaria.</i></p> <p><i>El operador necesita sacar su carga rápido antes de las 12 horas.</i></p> <p><i>Los tiempos en los que un operador con un volumen importante está sacando carga de zona de arribo en un tiempo no mayor a 15 horas hábiles, desde que recibe físicamente la carga en zona de arribo /primaria.</i></p> <p><i>El 1178 no es un formulario que indique que el operador Courier recibió físicamente la carga.</i></p> <p><i>Si la DIAN quiere medir tiempos desde el formulario 1178, los operadores requerirán 3 días hábiles antes de cerrar el formulario 1314.</i></p> <p><i>La DIAN deberá identificar con base en sus recursos físicos y humanos si tiene la capacidad de atender estos tiempos en los depósitos y en zona de verificación. Hoy esto es imposible.</i></p> <p><i>¿Como la DIAN podrá verificar que la carga evidentemente la entregó al operador la aerolínea?</i></p> <p><i>¿Cuál es el insumo que se lleva la DIAN si no logra ajustar el sistema informático para tener la incidencia de arribo y entrega de la carga en el depósito en zona primaria."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con los puntos señalados, se informa que para la implementación de artículos que establecen los nuevos procedimientos, se está trabajando en modificaciones a los Sistemas Informáticos Electrónicos y que la entrada en vigencia de dichos artículos solo ocurrirá cuando se compruebe que los ajustes a los sistemas informáticos electrónicos de la entidad funcionan, para lo cual se harán pruebas con los funcionarios y con todos los actores de la cadena logística para garantizar la óptima implementación de estas medidas, y en ese orden se expedirá la resolución reglamentaria que soporte este procedimiento.</p> <p>Así las cosas, se está trabajando en modificaciones a los sistemas de la entidad para permitir el registro de la información requerida.</p>
133	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria.</p>

		(pbermudez@al aico.org)	<p>"Con el ánimo de armonizar la norma con los convenios internacionales, particularmente el Convenio de Chicago y sus Anexos y el Convenio de Montreal (Ley 701-2001) del Transporte Aéreo, se hace necesario precisar que las zonas a que hace referencia el presente artículo, tratan de áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma. Adicionalmente, debe precisarse la forma de cumplimiento de esta obligación habida cuenta que dará pie a la aplicación de sanciones, como lo señala el parágrafo 2 que se adiciona al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019 por el artículo 9 del proyecto de decreto."</p>		<p>Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera. La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada y socializada previamente a su publicación, con los responsables de la zona primaria.</p>
134	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amch amcolombia.com .co)	<p>Frente al artículo 48 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo indirecto, surge la inquietud frente a la falta de depósitos en lugar de arribo. Específicamente, los aeropuertos del país no cuentan con depósitos habilitados en lugar de arribo, salvo el aeropuerto de Bogotá que tiene un solo CDLI (Centros de Distribución Logística Internacional). En consecuencia: ¿Cómo se aplica este artículo en los aeropuertos internacionales distintos de Bogotá?, ¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?"</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a las preguntas "¿Cómo se aplica este artículo en los aeropuertos internacionales distintos de Bogotá?, ¿Qué pasará cuando el Centro de Distribución Logística Internacional del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?", es necesario indicar la limitación de los transbordos a depósitos en lugar de arribo obedece a que se pretende ejercer un mejor control de las mercancías, por lo cual no se permitirán transbordos indirectos de mercancías bajo control aduanero a través de depósito ubicados fuera de lugar de arribo, salvo que se declare una contingencia operativa. Así las cosas, se responde que en aquellos aeropuertos en los que no haya Centros de Distribución Logística Internacional o depósitos dentro, no se podrán llevar a cabo este tipo de operaciones, salvo que se declare una contingencia operativa.</p> <p>Frente a la pregunta "¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?", se informa que es el CDLI del aeropuerto El Dorado el que debe ampliar su capacidad, y si no lo hace, se decretaría una contingencia operativa.</p>
135	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (pbermudez@al aico.org)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"La adición de este parágrafo resulta restrictivo, resta seguridad, estabilidad y certeza jurídica a las operaciones de comercio exterior, y va en contravía de las medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados de que trata el Acuerdo de Facilitación al Comercio Exterior de la Organización Mundial de Aduanas, del convenio de Kyoto, y de la Ley Marco de Aduanas 1609 de 2013.</p> <p>Se solicita eliminar el parágrafo 5 y el considerando del inciso 6, teniendo en cuenta que: a) se contradice con los compromisos adquiridos por el país en materia de facilitación y seguridad</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En atención al comentario del ciudadano se aclara que el objeto del parágrafo 5 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, es establecer la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por el transportador o el Agente de Carga Internacional a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, y solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Ello debe ser así, porque es una obligación de los transportadores presentar los documentos de viaje en los términos y condiciones que exija el Decreto 1165 de 2019, pues si no hubiese sanción o consecuencia por el incumplimiento de dicha exigencia no podría hablarse de una obligación.</p> <p>No obstante, se resalta que teniendo en cuenta que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para algunos</p>

			<p>jurídica, b) la presentación de la información de los documentos de transporte se encuentra debidamente establecida en el Artículo 147, y la presentación del informe de inconsistencias respecto de lo presentado con lo efectivamente descargado, se encuentra debidamente establecida Artículo 151, y bajo ninguna circunstancia se contempla que la una obste la obligación de la otra; por lo que no se entiende, ni se justifica, la adición de este párrafo, ni el considerando del inciso 6, c) no se afecta el debido control aduanero, ni se ha afectado desde su entrada en vigencia hace 24 años con el Decreto 2685 de 1999, d) la adición de este párrafo desconoce la realidad de la operación logística del transporte de mercancías perecederas, envíos urgentes, y material radioactivo, entre otros, que por razones de capacidad, peso y balance de las aeronaves, podrían ser embarcados en último momento, e) la norma vigente desde el año 2019 se viene cumpliendo sin ningún inconveniente hasta la fecha, y f) No debe el proyecto de decreto establecer regulaciones en materia de causales de aprehensión de acuerdo a la Sentencia de la Corte Constitucional."</p>		<p>ciudadanos, se procedió a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p> <p>Ahora, en relación con el nuevo párrafo 6 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad. Por lo tanto, se acoge parcialmente el comentario en este sentido y para precisar que se trata de carga y no de mercancía, porque el informe de descargue se predica de la carga y no sobre mercancía.</p> <p>De otro lado, es de precisar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador, agente de carga e importador y declarante de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p>
136	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>Frente al artículo 58 del proyecto de decreto publicado que modifica el artículo 736 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"La mercancía cuando queda en abandono genera una incidencia en la operación de los intermediarios, son envíos que no son susceptibles de incorporarse de nuevo en la declaración consolidada de pagos por parte del operador de envíos urgentes.</p> <p>¿Quién realizará la declaración simplificada? ¿Hay una declaración especial para estas operaciones ¿Es la misma simplificada?</p> <p>Cuando la norma indica depósitos habilitados, ¿son los depósitos de envíos urgentes? ¿Es en nuestro depósito que se haría esta gestión?</p> <p>Estarían modificando el valor del rescate al quince por ciento (15%) por que el numeral 1 del Art 293 indica el 10%. Sugerimos revisión.</p> <p>El intermediario como indica en la consolidada de pagos que la mercancía ya fue abandonada y esto como se realiza en el sistema informático.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se aclara que los paquetes postales o envíos urgentes en situación de abandono que se encuentren ubicados en los depósitos de envíos urgentes habilitados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, podrán ser vendidos al consignatario o a su propietario, por la respectiva Dirección Seccional, siempre y cuando se paguen previamente, los gastos de transporte y de almacenamiento a que hubiere lugar al depósito habilitado donde se encuentre la mercancía, así como el monto correspondiente al ciento por ciento (100%) sobre el avalúo de las mercancías, en la forma que disponga la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. Lo anterior, siempre y cuando no se trate de mercancías sujetas a restricciones legales y administrativas, a menos que estas se superen.</p> <p>Es decir, no se trata de una legalización, no es un rescate en términos aduaneros, es una entrega por venta, previo pago del 100% del valor de la mercancía a favor y en la forma que reglamente la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN para el efecto.</p>

			<p>¿Cómo se liquidan esos valores de costo de la Dian en depósito, la Dian nos informara este valor?</p> <p>¿Quién suministra el acto administrativo emitido por la Dian?."</p>		
137	1/12/2023	Adam Muñoz Ruiz (amunoz@amchamcolombia.com.co)	<p>El ciudadano propone:</p> <p><i>"En aras de proponer a la construcción del presente proyecto normativo, queremos poner a consideración la siguiente inclusión para adicionar al parágrafo 1 del artículo 466 del Decreto 1165 de 2019. Esta sería:</i></p> <p><i>"Cuando la salida al extranjero no se pueda hacer dentro del plazo autorizado para la ejecución del transbordo, las mercancías podrán permanecer en un depósito temporal del lugar de arribo hasta por el término previsto en el artículo 98 de este Decreto. Durante el plazo autorizado las mercancías continúan bajo el régimen de transbordo. Para el modo aéreo, el transportador podrá optar por dejar las mercancías en sus bodegas del lugar de arribo, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional."</i></p> <p><i>La propuesta mencionada se realiza con base en las siguientes argumentaciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Que el texto del parágrafo 1 es tomado del Artículo 416 del Decreto 390 de 2016, por el cual se armonizaba la regulación aduanera en materia de autorización y trámite del transbordo, como resultado de la revisión de la política comercial del país ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).</i></li> <li>• <i>Que el Decreto 390 de 2016 fue derogado por el Decreto 1165 de 2019, sin consideración alguna a las disposiciones que se contenían en este artículo, y que desde entonces no se ha publicado un nuevo proyecto de reforma que permitiera su inclusión.</i></li> <li>• <i>Que teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo directo, se hace necesario incluir la posibilidad de dejar las mercancías en las bodegas del transportador / ground handler, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional, que permita dar continuidad a los transbordos directos conforme</i></li> </ul>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adición de un parágrafo al artículo 466 del Decreto 1165 de 2019, no se acoge la solicitud porque al no haberse sido previsto dicho cambio en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se puede implementar. Además, de implementarse sería necesario que la ciudadanía se pronuncie. Sin embargo, se estudiará la sugerencia para ver su viabilidad en un próximo decreto.</p> <p>De otra parte, se precisa que las medidas propuestas y que fueron en su momento adoptadas para atender la emergencia sanitaria por el COVID-19, que afectó los itinerarios aéreos, fueron temporales y no deben ser la regla general, máxime cuando, con anterioridad a la mencionada emergencia no se requerían.</p> <p>Ahora bien con las nuevas disposiciones que requieren mayor disponibilidad de áreas en los lugares de arribo para atender las inspecciones físicas, documentales y no intrusivas, así como las inspecciones previas, no es conveniente en este momento permitir que las mercancías objeto de transbordo se almacenen por un término tan amplio, ya que los transportadores deben organizar sus procesos logísticos, para que las mercancías cumplan con la figura, que es cambio de medio de transporte para el destino final.</p>

			<p>con las frecuencias, capacidad e itinerarios de las operaciones aéreas desde y hacia Colombia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que la ampliación del término de permanencia de los descargues directos en las bodegas del transportador no afecta el debido control aduanero, y por el contrario genera eficiencias tanto para la operación aérea, como para las autoridades de control, tal como quedó demostrado durante la emergencia sanitaria, cuando se adoptó la misma medida de manera transitoria.</li> <li>• Que la suspensión de las buenas prácticas y las medidas transitorias adoptadas en el marco de la emergencia sanitaria por la COVID 19, ha representado un retroceso logístico, con grandes sobrecostos y demoras, lo que ha impactado negativamente la competitividad del país, y del aeropuerto de Bogotá como principal HUB de conexiones para la región".</li> </ul>		
138	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al parágrafo 6 del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"La adición de este parágrafo resulta contrario al Convenio de Chicago y sus anexos y al Convenio de Montreal (Ley 701 de 2001) ratificados por el país, respecto del transporte aéreo. En particular, respecto de la responsabilidad de los transportadores frente al contenido de las "mercancías". El transportador aéreo, sólo puede ser responsable por la información relacionado con los bultos (carga), y el Manifiesto de Carga (documentos de transporte directos).</i></p> <p><i>Se solicita eliminar la referencia al transportador, respecto de la mercancía consolidada, quedando así: la empresa de mensajería especializada, será responsable de entregar, a través de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN, el informe de descargue e inconsistencias de la mercancía consolidada, en los términos y condiciones previstos en el presente artículo."</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con el nuevo parágrafo 6 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad. Por lo tanto, se acoge parcialmente el comentario en este sentido, así como para precisar que se trata de carga y no de mercancía, porque el informe de descargue se predica de la carga y no sobre mercancía</p> <p>Adicionalmente, es importante señalar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador como agente de carga e importador y del declarante, de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p>
139	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al parágrafo 7 del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"La adición de este parágrafo, desconoce la realidad comercial y operativa del transporte aéreo.</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con el comentario al parágrafo 7 adicionado al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 mediante el artículo 13 del proyecto, no se acoge la sugerencia, por cuanto la entrega de la información del zarpe no es una obligación, sino un comportamiento que se espera del usuario. En este orden, se incluye la definición de este nuevo concepto para mayor claridad.</p> <p>Es preciso anotar que este concepto no genera sanción, pero es importante para determinar el riesgo que representa el ingreso</p>

			<p>Por una parte, el alcance de la medida para todas las operaciones de importación que, en adelante estarán obligadas a presentar declaraciones anticipadas, resulta desproporcionada y altamente compleja frente al volumen de documentos por cada vuelo. Por otra parte, el transportador aéreo no tiene información, ni manera, de contactar a los declarantes en Colombia. La relación comercial de los transportadores aéreos es con las agencias de carga (ACI), no con los declarantes. En todo caso, correspondería a los ACI brindar información a sus clientes. Adicionalmente, todas las aerolíneas cuentan con sistemas de seguimiento en tiempo real (Live Tracking) que permite al dueño de la carga hacer personalmente el seguimiento internacional de sus envíos, incluido el despegue de la aeronave. Por último, se desconoce a que se refiere con "comportamiento esperado".</p> <p>Por lo anterior, se solicita eliminar el párrafo."</p>		<p>de una mercancía de origen extranjero al Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>De otro lado, respecto del decreto publicado se adiciona en el nuevo texto la referencia a que dicha información sea reportada en los sistemas propios de los transportadores para posibilitar su cumplimiento sin generar contratiempos en la operación, ya que esta información del itinerario es propia de la logística del control del tráfico aéreo y marítimo.</p> <p>Finalmente, teniendo en cuenta éste y otros comentarios, respecto a lo que quiere decir 'comportamiento esperado' se ha adicionado la definición al artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, modificado con el artículo 1 del proyecto de decreto.</p>
140	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 15 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Al respecto surgen las siguientes inquietudes: 1) Cuál es la anticipación exigida para su entrega o envío?, y 2) Qué tipo de información se exigirá, pues en el caso de los pasajeros existe la obligación de la Ley de Protección de Datos Personales.</p> <p>Es muy importante tener claridad al respecto, teniendo en cuenta que su incumplimiento genera una nueva infracción a los transportadores, según el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023, aplicable por vuelo realizado".</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a las preocupaciones manifestadas en el comentario al artículo 15 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 159 del Decreto 1165 de 2019, se informa que el numeral adicionado con el artículo establece de forma explícita una obligación que deben cumplir los transportadores la cual será objeto de reglamentación en resolución que deberá expedir la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.</p>
141	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (<a href="mailto:pbermudez@alaco.org">pbermudez@alaco.org</a>)</p>	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"La modificación de este párrafo, adiciona obligaciones al transportador aéreo respecto de la mercancía, las declaraciones de importación y/o las declaraciones de ingreso, que resultan contrarias a los acuerdos internacionales, respecto del transporte aéreo y la realidad operativa internacional del comercio exterior. Así mismo, se ignora el valor agregado exigir el trámite de la declaración de importación en forma anticipada si los usuarios aduaneros involucrados, de todos modos, deben continuar, adicionalmente,</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 16 del proyecto, según el cual la modificación del párrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 crea obligaciones para los transportadores "que resultan contrarias a los acuerdos internacionales, respecto del transporte aéreo y la realidad operativa internacional del comercio exterior", se ajusta el proyecto para dar claridad sobre los roles del declarante, del agente de carga y del transportador. de acuerdo con los convenios internacionales. Así, no se generarán cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales. Así, esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador, como del agente de carga e importador y del declarante, de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el</p>

			<p>tramitando la misma documentación que hoy se exige.</p> <p><i>Por una parte, la responsabilidad de los transportadores frente al transporte de carga internacional recae sobre el número de bultos y los documentos de transporte directamente elaborados por el transportador, y no sobre las "mercancías" (Convenio de Chicago y sus anexos y Convenio de Montreal (Ley 701 de 2001). En tal sentido, la imposición de nuevas obligaciones de "verificación" sobre las "mercancías", excede la naturaleza del transportador aéreo, y va en contravía de los acuerdos internacionales suscritos por el país, y las prácticas internacionales. Se solicita eliminar la referencia al transportador, y precisar el alcance de las responsabilidades "según el caso".</i></p> <p><i>Por otra parte, la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, resulta contraria a la realidad del comercio exterior, y a los compromisos del país en materia de facilitación de las operaciones (reducción de costos y tiempos), simplificación de los trámites, y sostenibilidad (eliminación de papel). El traslado a depósito se entiende para las mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo.</i></p> <p><i>Adicionalmente, no es clara la diferencia entre la declaración de importación, y la declaración de ingreso, y la verificación documental de un tercero, cuando el control aduanero lo ejerce la autoridad aduanera a través de los sistemas informáticos. Las planillas de envío se elaboran electrónicamente a través de los SIE para los traslados que han sido autorizados por la DIAN. Se solicita aclarar y precisar el alcance de este parágrafo".</i></p>		<p>informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p> <p>En relación con la planilla de envío, esta es necesaria debido a que es el documento contiene la información del transportador, así como del medio de transporte que traslada la mercancía, por lo cual es necesario para el control aduanero, y además sirve al transportador para identificar la mercancía que transporta, pues este es un sujeto distinto al declarante.</p> <p>En línea con lo expuesto, de acuerdo con las sugerencias presentadas, se ajustó la redacción de estos artículos para mayor claridad y seguridad jurídica.</p> <p>Ahora bien, en cuanto al reparo frente a la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, por cuanto "El traslado a depósito se entiende para las mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo", se responde que precisamente con este proyecto cambia el procedimiento de importación, haciendo posible que el traslado de la mercancía a depósito o zona franca se haga al amparo de una declaración.</p> <p>En efecto, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de surtidas las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al territorio aduanero nacional. La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación. Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p>
142	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO ( <a href="mailto:pbermudez@alaico.org">pbermudez@alaico.org</a> )	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En concordancia con las observaciones al Artículo 16 del presente Decreto, que modifica el Art. 169 del D1165/19, se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca. La falta de coherencia normativa resultaría en graves afectaciones para toda la cadena logística".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 17 del proyecto, según el cual "se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca", se informa que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 y se ajustó la redacción del artículo comentado dejando en claro que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso, y en una planilla de envío, según se trate de un depósito, zona franca, centro de distribución logística internacional.</p>

143	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (pbermudez@alaico.org)</p>	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Al establecerse la presentación de todas las declaraciones de importación de manera anticipada, no como un incentivo, sino como una obligación aduanera para todas las operaciones de comercio exterior, sin excepción, resulta necesario armonizar la norma con la realidad del comercio exterior según modo de transporte y naturaleza de la mercancía.</i></p> <p><i>Por una parte, el término de 48 horas a la llegada de la mercancía al TAN desconoce la realidad de la operación aérea, y de la naturaleza de las mercancías que ingresan por este modo de transporte. Hay que tener en cuenta que los embarques aéreos en los aeropuertos de origen y/o tránsito, dependen del tipo de producto, de la capacidad disponible y del peso y balance de la aeronave, y no de las declaraciones de importación que se hayan presentado o de la oportunidad de su presentación.</i></p> <p><i>Por lo expuesto, se solicita delimitar el alcance de este artículo así: a) para las entregas en lugar de arribo únicamente, b) exceptuando mercancías perecederas, productos farmacéuticos, mascotas, material radioactivo, repuestos y motores de aviones de mantenimientos no programados (daños imprevistos), envíos urgentes y mensajería express, y demás mercancías que requieran ser embarcadas en menos de 48 horas, y c) oportunidad para presentar la declaración anticipada hasta antes de la llegada del medio de transporte.</i></p> <p><i>Por otra parte, en cuanto a la actualización de las declaraciones una vez presentado el informe de inconsistencias, se debe tener en consideración que se requerirá que el transportador migre al sistema SYGA, ya no unas pocas guías, sino todo el vuelo, lo que supone una mejor funcionalidad del servicio informático, y crear la responsabilidad de los declarantes para dicha actualización".</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Además, en el parágrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación, en el sentido de que debe presentar la declaración inicial pagando una sanción, sin que sea aprehendida la mercancía.</p> <p>Adicionalmente, respecto del término de 48 horas, se precisa que ese es un plazo para declarar antes de la llegada al Territorio Aduanero Nacional, pero no es un término para embarcar las mercancías o para desaduanarlas. También se precisa que dicho término solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no es el único momento en que se puede declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>Respecto de la complejidad operativa, la DIAN se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones.</p> <p>Además, si el motivo de preocupación son los adelantos en los itinerarios, se informa que se ajustó el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, para contemplar estos escenarios y que se tengan en cuenta los documentos y medios probatorios que demuestren esta circunstancia.</p> <p>Finalmente, si la preocupación es que se embarque mercancía a último momento, y que esta no sea declarada anticipadamente, se precisa que en estos casos el parágrafo 5 contempla la imposición de una sanción que deberá ser liquidada actualizando la declaración que se haya presentado o presentando una declaración inicial en la que se liquide la sanción.</p> <p>En cuanto al comentario relativo al sistema, se precisa que se están haciendo las actualizaciones necesarias para hacer funcionar el nuevo procedimiento, y que se estableció en el artículo 64 del proyecto que los artículos dependientes del sistema solo entrarían a regir cuando estuviera probado el funcionamiento de los ajustes y se hayan realizado las capacitaciones, pruebas y demás actividades necesarias para la óptima implementación de los sistemas informáticos electrónicos SIE.</p>
-----	-----------	--	---	---	---

144	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (pbermudez@alaco.org)	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En concordancia con los comentarios expuestos al Art. 9 del presente Decreto, que modifica el Art. 75 del D1165/19, reiteramos la solicitud de precisar que las zonas para la instalación y administración de los equipos de inspección no intrusiva son áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones, necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera.</p> <p>La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada y socializada previamente a su publicación, con los responsables de la zona primaria, que está determinada no solo por las aerolíneas sino también por otras áreas que también administra el concesionario del puerto o aeropuerto y en ese orden se atenderán las condiciones operativas en los lugares de arribo, para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p>
145	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (pbermudez@alaco.org)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En concordancia con los comentarios expuestos en artículos anteriores, reiteramos la responsabilidad de los transportadores aéreos respecto de la carga (bultos) y no de las mercancías, conforme a los acuerdos internacionales vigentes, aprobados por el País. Por lo tanto, es necesario precisar el alcance de la responsabilidad del agente de carga o el declarante según el caso frente a los dispositivos de seguridad de la "mercancía".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario relativo a la responsabilidad de los transportadores aéreos en relación con la instalación de los dispositivos de seguridad, para el control de la mercancía, se ajustaron los artículos dejando en claro los roles de todos los actores aduaneros y los documentos que amparan cada traslado.</p> <p>De esta manera, esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador como del agente de carga e importador y del declarante, de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p>
146	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (pbermudez@alaco.org)	<p>Frente al artículo 48 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo indirecto, surge la inquietud frente a la falta de depósitos en lugar de arribo. Específicamente, los aeropuertos del país no cuentan con depósitos habilitados en lugar de arribo, salvo el aeropuerto de Bogotá que tiene un solo CDLI (Centros de Distribución Logística Internacional). En consecuencia: ¿Cómo se aplica este artículo en los aeropuertos internacionales distintos de Bogotá?, ¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a las preguntas "¿Cómo se aplica este artículo en los aeropuertos internacionales distintos de Bogotá?, ¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?", se debe indicar que la limitación de los transbordos a depósitos en lugar de arribo obedece a que se pretende ejercer un mejor control de las mercancías, por lo cual no se permitirán transbordos indirectos de mercancías bajo control aduanero a través de depósito ubicados fuera de lugar de arribo, salvo que se declare una contingencia operativa. Así las cosas, se responde que en aquellos aeropuertos en los que no haya Centros de Distribución Logística Internacional o depósitos dentro, no se podrán llevar a cabo este tipo de operaciones.</p> <p>Frente a la pregunta "¿Qué pasará cuando el CDLI del aeropuerto de Bogotá no tenga capacidad para recibir los transbordos indirectos?", se informa que es el CDLI del aeropuerto El Dorado el que debe ampliar su capacidad, y si no lo hace, se decretaría una contingencia operativa. Para el efecto se incluyó en el artículo de contingencia operativa el tema de transbordos.</p>
147	1/12/2023	Pamela Bermúdez Montoya - ALAICO (pbermudez@alaco.org)	<p>Frente al artículo 50 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 477 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En concordancia con las observaciones a los artículos 16 y 17 del presente Decreto, que modifica el Art. 169 y 170 del</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 50 del proyecto, se ajusta parcialmente la disposición indicando los documentos que amparan un traslado y los responsables de la entrega y traslado, dando claridad sobre la duda planteada.</p> <p>En concordancia con ello, los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados mediante los artículos 16 y 17 del proyecto fueron ajustados dejando en claro que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca</p>

			<p><i>D1165/19 respectivamente, reiteramos la solicitud de precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca. La falta de coherencia normativa resultaría en graves sanciones y afectaciones para toda la cadena logística".</i></p>		<p>deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso junto con una planilla de envío cuando el traslado sea en la misma jurisdicción.</p> <p>Así mismo, en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 se incluyó la definición de declaración de ingreso.</p>
148	1/12/2023	Manuela Rojas Ríos (contacto@manuelarojasrios.com)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Eso quiere decir que, cuando la mercancía esté sujeta a descripciones mínimas y restricciones legales o administrativas, si se comete un error u omisión total o parcial en el serial, NO se va a considerar descripción errada o incompleta?"</i></p> <p><i>Misma pregunta surge respecto a la definición dada de "mercancía diferente" pues de su redacción se infiere que si la mercancía no está sujeta a una restricción L o A, no se entenderá mercancía diferente.</i></p> <p><i>Por otra parte, sucede que, si nos van a imponer la declaración anticipada obligatoria, y en estos datos se consigna una partida arancelaria, y resulta que, en el informe de descargue e inconsistencias se advierte que clasificaron incorrectamente desde origen, lo que genera un salto de subpartida, debe existir la posibilidad de actualizar esta información, posterior a una preinspección que se le haga a la carga. Porque, como bien se sabe, en la práctica, las empresas utilizamos la preinspección para establecer las descripciones mínimas de la mercancía y verificar que toda la información que se presente en la DIM coincida con la información que se encuentra documental y físicamente.</i></p> <p><i>Así mismo, la definición de Mercancía diferente del actual 1165 es más garantista de nuestros derechos como usuarios aduaneros, ya que esta nos permite el análisis integral. Adicionalmente, nos indica que los errores de digitación del documento de transporte y de la planilla de envío o de descripción errada o incompleta de la mercancía contenidos en la declaración aduanera o en la factura de nacionalización, que no impliquen distinta naturaleza, no significará que se trata de mercancía diferente.</i></p> <p><i>De no presentarse la posibilidad de realizar preinspección, o análisis integral estaríamos incurso inmediatamente en causal de aprehensión. Lo cual es</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente. Por ello se ajustó en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas. Así mismo se ajustó la redacción de la definición de descripción errada e incompleta en el serial, para que quede coherente.</p> <p>Adicionalmente, la definición en comento indica que los errores de digitación del documento de transporte y de la planilla de envío o de descripción errada o incompleta de la mercancía, contenidos en la declaración aduanera o en la factura de nacionalización no significan que se está en presencia de una mercancía diferente, salvo en aquellos casos expresamente previstos en el decreto.</p>

			<p>contrario al espíritu del Acuerdo de Facilitación del Comercio. Esta redacción nos quita derechos adquiridos"</p>		
149	1/12/2023	Manuela Rojas Ríos (contacto@manuelarojasrios.com)	<p>Frente al artículo 6 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 52 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"En este contexto, surge la pregunta sobre el momento preciso para llevar a cabo la inspección previa de la mercancía. Dado que la presentación de la DIM será obligatoria con 48 horas de antelación a la llegada de la mercancía al TAN, surge la incertidumbre sobre cuándo, cómo y dónde se llevará a cabo dicha inspección.</i></p> <p><i>La redacción actual sugiere que la inspección previa únicamente puede realizarse antes de la presentación de la DIM. Sin embargo, esto plantea un dilema, ya que, de acuerdo con la normativa propuesta, la DIM debe presentarse 48 horas previas a la llegada de la mercancía al TAN. ¿Cómo, entonces, se puede llevar a cabo la inspección previa en un plazo que permita cumplir con esta exigencia temporal?</i></p> <p><i>Es imperativo que las disposiciones normativas sean más explícitas para los usuarios aduaneros. Se requiere una aclaración sobre el momento específico, la duración y el lugar en el cual se podrá realizar la inspección previa.</i></p> <p><i>Además, sería útil aclarar si esta oportunidad también servirá para actualizar los datos de la DIM anticipada obligatoria. Una mayor claridad en estos aspectos facilitaría el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y contribuiría a una gestión más eficiente y transparente del proceso."</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 6 del proyecto, que modifica el artículo 52 del Decreto 1165 de 2019, se procede a hacer un ajuste al mencionado artículo toda vez que la redacción del artículo publicado en efecto es contradictoria con el esquema del procedimiento de importación propuesto, en tanto la presentación y aceptación de la declaración anticipada se da antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional.</p>
150	1/12/2023	Manuela Rojas Ríos (contacto@manuelarojasrios.com)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Se solicita a la administración aduanera ser más detallados con la redacción e intención de este parágrafo, pues da lugar a varias interpretaciones. ¿A qué se refiere específicamente con enervar la causal de aprehensión?</i></p> <p><i>Según la RAE, enervar significa: Debilitar, quitar las fuerzas. Esta definición, no tiene coherencia con el sentido del texto, toda vez que una causal de aprehensión no se puede enervar"</i>.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>En atención al comentario del ciudadano se aclara que el objeto del parágrafo 5 del artículo 151 del decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por el transportador o el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Así las cosas, considerando que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para los ciudadanos, se procede a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p>

151	1/12/2023	<p>Pamela Bermúdez Montoya – ALAIICO (pbermudez@alaiico.org)</p>	<p>La ciudadana solicita:</p> <p><i>“Se solicita incluir el presente párrafo con fundamento en las siguientes consideraciones:</i></p> <p><i>“Párrafo 1. Cuando la salida al extranjero no se pueda hacer dentro del plazo autorizado para la ejecución del transbordo, las mercancías podrán permanecer en un depósito temporal del lugar de arribo hasta por el término previsto en el artículo 98 de este Decreto. Durante el plazo autorizado las mercancías continúan bajo el régimen de transbordo. Para el modo aéreo, el transportador podrá optar por dejar las mercancías en sus bodegas del lugar de arribo, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional.”</i></p> <p>a. <i>Que el texto del párrafo 1 es tomado del Artículo 416 del Decreto 390 de 2016, por el cual se armonizaba la regulación aduanera en materia de autorización y trámite del transbordo directo, como resultado de la revisión de la política comercial del país ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).</i></p> <p>b. <i>Que el Decreto 390 de 2016 fue derogado por el Decreto 1165 de 2019, sin consideración alguna a las disposiciones que se contenían en este artículo, y que desde entonces no se ha publicado un nuevo proyecto de reforma que permitiera su inclusión.</i></p> <p>c. <i>Que, en línea con el objetivo del gobierno nacional de reducir sustancialmente los tiempos y costos logísticos, y la implementación de medidas de facilitación al comercio exterior en lugar de arribo para impactar favorablemente la competitividad del país, la adición del párrafo propuesto mejoraría la eficiencia de los transbordos directos, reduciendo costos de almacenamiento y traslados.</i></p> <p>d. <i>Que teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo directo, se hace necesario incluir la posibilidad de dejar las mercancías en las bodegas del transportador / ground handler, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional, que permita una mayor conectividad de la carga según las frecuencias, capacidad, itinerarios y rutas</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>En relación con la solicitud de adición de un párrafo al artículo 466 del Decreto 1165 de 2019, no se acoge la solicitud porque al no haberse sido previsto dicho cambio en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se puede implementar. Además, de implementarse sería necesario que la ciudadanía se pronuncie. Sin embargo, se estudiará la sugerencia para ver su viabilidad en un próximo decreto.</p> <p>De otra parte, se precisa que las medidas propuestas y que fueron en su momento adoptadas para atender la emergencia sanitaria por el COVID-19, que afectó los itinerarios aéreos, fueron temporales y no deben ser la regla general, máxime cuando, con anterioridad a la mencionada emergencia no se requerían. Ahora bien con las nuevas disposiciones que requieren mayor disponibilidad de áreas en los lugares de arribo para atender las inspecciones físicas, documentales y no intrusivas, así como las inspecciones previas, no es conveniente en este momento permitir que las mercancías objeto de transbordo se almacenen por un término tan amplio, ya que los transportadores deben organizar sus procesos logísticos, para que las mercancías cumplan con la figura, que es cambio de medio de transporte para el destino final.</p>
-----	-----------	--	---	---	---

			<p>disponibles de las operaciones aéreas desde y hacia Colombia.</p> <p>e. Que la adición del párrafo propuesto no afecta el debido control aduanero, y por el contrario genera eficiencias tanto para la operación aérea, como para todas las autoridades de control, tal como quedó demostrado durante la emergencia sanitaria, cuando se adoptó la misma medida de manera transitoria.</p> <p>f. Que la suspensión de las buenas prácticas y las medidas transitorias adoptadas en el marco de la emergencia sanitaria por la COVID 19, ha representado un retroceso logístico, con grandes sobrecostos y demoras para la operatividad de los transbordos directos, lo que ha impactado negativamente la competitividad del país, y del aeropuerto de Bogotá como principal HUB de conexiones para la región".</p>		
152	1/12/2023	Manuela Rojas Ríos (contacto@manuelarojasrios.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"En vista de la imposición de la presentación obligatoria de la DIM anticipada, sugerimos que la presentación inicial de la DIM se realice con datos provisionales obtenidos de los documentos comerciales disponibles para el usuario aduanero al momento de la presentación (tales como el BL o AW, lista de empaque, factura comercial, certificado de origen, si aplica). Posteriormente, al llegar la mercancía al TAN, se debería permitir una preinspección en puerto, depósito o zona franca. Una vez completado el informe de preinspección, se permita la actualización de la información en la DIM con datos definitivos.</p> <p>Esta flexibilidad es esencial, ya que hay detalles específicos de las mercancías que solo se pueden confirmar mediante la verificación física. Por lo cual, no se puede pretender actualizar la información únicamente cuando zarpe o despegue en origen el medio de transporte. No dar la oportunidad de verificar y actualizar la información una vez esta llegue al TAN sería desconocer los derechos ya adquiridos y se convertiría esta medida en un obstáculo técnico al comercio.</p> <p>Es crucial establecer con claridad las circunstancias de tiempo (en días), modo (la forma) y el lugar (dónde) para actualizar la información de la DIM. Así como</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En respuesta al comentario, se indica que, con base en el primer inciso del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, después de presentado el informe de descargue e inconsistencias, e incluso, de practicada la inspección previa, el declarante tiene la posibilidad de hacer la actualización de la declaración.</p> <p>La actualización, será regulada en detalle en resolución reglamentaria y es una oportunidad en la que el declarante puede ajustar la información declarada de forma anticipada con base en lo verificado en diligencia de inspección previa o a lo consignado en el informe de descargue e inconsistencia, cuya razón de ser es darle la oportunidad al declarante de informar lo que verdaderamente llegó al Territorio Aduanero Nacional, evitando de esa forma que la mercancía quede incurso en alguna causal de aprehensión o la imposición de una sanción. En ese orden de ideas, ante el error en dichos datos, el declarante cuenta con una oportunidad para actualizar la declaración sin sanción.</p> <p>No obstante, para aclarar la oportunidad en la que se hace la actualización se ajustó el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, precisando que la actualización se podrá realizar hasta antes de solicitar la autorización de pago y la autorización de levante.</p> <p>Ahora bien, frente a la posibilidad de levantes parciales, se informa que el declarante podrá obtener el levante respecto de aquellas declaraciones que cumplan todos los vistos buenos o requisitos para ello. Respecto de las que no, el declarante podrá solicitar su traslado a depósito una vez se suspenda la diligencia de inspección de conformidad con alguno de los eventos previstos en el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019. Para dar claridad sobre esta última posibilidad se ajustó el párrafo del artículo 183 publicado.</p>

		<p><i>la información que se podrá o no actualizar en esta oportunidad.</i></p> <p><i>También necesitamos saber las consecuencias que se tendrían por los errores que se llegaren a cometer al momento de la presentación de la DIM anticipada obligatoria. Es menester que quede claro que la "actualización de la información" NO dará lugar a sanción y posterior registro en el INFAD.</i></p> <p><i>Obligarnos a presentar la DIM de manera anticipada conlleva a una falta de comprensión de las dinámicas reales inherentes al proceso de importación. En primer lugar, los importadores, en su práctica habitual, presentan la DIM después de llevar a cabo un proceso de preinspección en depósito o en zona franca, dado que los costos asociados a realizarla en zona primaria resultan exorbitantes.</i></p> <p><i>Además, es necesario tener en cuenta que una declaración de importación implica la liquidación y el pago de impuestos, sin embargo, este proceso no sería aplicable para mercancías destinadas a ser nacionalizadas de manera parcial, o aquella que está a la espera de obtener registros del INVIMA, ICA o de otra entidad, para la cual se utilizan zonas francas o depósitos con dicho propósito. En este contexto, resulta poco práctico obligar a la anticipación de la declaración de toda la mercancía, especialmente cuando la intención es llevar a cabo una nacionalización parcial.</i></p> <p><i>La obligación de presentar anticipadamente la DIM se vuelve aún más problemática al considerar estas circunstancias específicas.</i></p> <p><i>En lugar de optimizar el proceso de importación, esta medida podría generar complicaciones innecesarias y onerosas para los importadores que buscan una gestión eficiente y económica de sus operaciones comerciales. En este sentido, sería benéfico revisar y ajustar la normativa para asegurar una mayor alineación con las prácticas comerciales y garantizar una implementación efectiva del proceso de importación, contemplando las diversas modalidades de nacionalización de mercancías.</i></p> <p><i>Por otro lado, nos gustaría conocer las posibles consecuencias para los importadores y las agencias de aduanas que actúan como declarantes, al presentar la DIM anticipada sin tener acceso a</i></p>		
--	--	---	--	--

			<p>descripciones precisas, partidas arancelarias, permisos o licencias, que a menudo se obtienen después de la preinspección.</p> <p>La normativa debe ser más precisa al establecer que los datos presentados en la DIM anticipada serán objeto de actualización, sin sanciones ni aprehensiones hasta que se presenten los datos definitivos.</p> <p>Es importante destacar que, en todo el mundo, la declaración anticipada se ha implementado para fomentar el comercio exterior, no como un mecanismo de control. Imponerla de manera obligatoria podría complicar el proceso de importación, aumentando el riesgo de sanciones o aprehensiones".</p>		
153	1/12/2023	Manuela Rojas Ríos (contacto@manuelarojasrios.com)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Aunque la DIAN sostiene que el rescate no constituye una sanción, desde la perspectiva de los usuarios aduaneros, este proceso implica desembolsar el 50% del valor en aduanas de las mercancías. Este impacto económico se ve agravado al considerar el Parágrafo 5 del Artículo 18, que modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019. El cual establece que, en caso de no cumplir con el plazo establecido para la declaración anticipada obligatoria, el declarante tiene la opción de presentar la declaración correspondiente, pero se le impone una sanción equivalente al 1% del valor FOB de la mercancía, según lo estipulado en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023.</i></p> <p><i>La imposición de una doble sanción, como se describe en el contexto de las regulaciones aduaneras, resulta especialmente grave por varias razones. En primer lugar, el rescate ya impone un costo significativo, representando el 50% del valor en aduanas de las mercancías. Esta medida tiene un impacto financiero sustancial para los usuarios aduaneros, ya que implica un desgaste considerable de recursos.</i></p> <p><i>La situación se agrava con la introducción del Parágrafo 5 del Artículo 18, pues la sanción del 1% del valor FOB de la mercancía, representa una carga financiera adicional para los usuarios aduaneros que ya están afectados por el rescate.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 36 según el cual indica que existe una doble sanción por la presentación extemporánea de la declaración anticipada, se aclara que la sanción establecida en el artículo 18 del proyecto por el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 señala que, en caso de incumplimiento del plazo determinado en este artículo, el declarante podrá pagar la sanción señalada en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023. No obstante, se ajustó dicho párrafo para señalar que también podría aplicar la sanción correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Dicha situación es diferente a la establecida en el artículo 36 del proyecto por el cual se modifica el del inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, donde se indica que se aplica el valor de rescate cuando no se presente declaración anticipada y, en su lugar se presente una declaración inicial, o la presentación de la declaración anticipada se presente en forma extemporánea y en ambos casos, <u>se obtenga levante sin pagar la sanción de que trata el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023</u> o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Es decir que la sanción del numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023 se aplica cuando se presenta la declaración anticipada de forma extemporánea, mientras que el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 se aplica cuando no presenta declaración anticipada y, en su lugar, se presenta una declaración inicial, o una declaración anticipada de forma extemporánea y en ambos casos, <u>obtuvo levante sin pagar la sanción</u> establecida en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023. Por consiguiente, es claro que se trata de conductas distintas.</p> <p>En ese orden de ideas, no se acoge la solicitud pues no se trata de imposición de una doble sanción como se explicó y porque es necesario precisar un incentivo para el cumplimiento de la obligación de declarar de forma anticipada cuando a ello haya lugar, ya que establece una consecuencia por el incumplimiento de los términos para la presentación de las declaraciones anticipadas.</p>

			<p><i>En conjunto, estas dos sanciones forman una carga económica excesiva para los usuarios aduaneros, lo cual resulta particularmente preocupante. La imposición de una doble penalización no solo afecta la viabilidad financiera de las operaciones comerciales, sino que también puede obstaculizar el comercio y la competitividad de las empresas. Además, esta situación puede desincentivar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y socavar la confianza en el sistema regulatorio.</i></p> <p><i>En resumen, la imposición de una doble sanción no solo implica un impacto económico severo para los usuarios aduaneros, sino que también plantea preocupaciones sobre la equidad y la proporcionalidad de las medidas regulatorias, destacando la necesidad de revisar y ajustar las políticas para garantizar un equilibrio adecuado entre el cumplimiento normativo y la facilitación del comercio.”.</i></p>		
154	1/12/2023	Monica Ortiz Medina mortiz@dn.gov.co	<p>Frente al proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“De manera atenta, y en el marco de las competencias de esta Dirección Técnica de Innovación y Desarrollo Empresarial del DNP, nos permitimos remitir las siguientes consideraciones respecto del proyecto “Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1165 de 2019, en el número 4 de este formulario.</i></p> <p><i>En primer lugar, encontramos que la propuesta de decreto permitirá avanzar en materia de modernización aduanera poniendo además como elemento central la tecnología que sin duda facilitará la obtención de información para impulsar las políticas de comercio exterior. A continuación, listaremos algunos elementos para consideración de la entidad que podrán robustecer las modificaciones propuestas en aras de alcanzar el objetivo descrito.</i></p> <p><i>Respecto de los artículos. 4 y 26 del proyecto de decreto relacionados con las modificaciones que se presentan para las Zonas Francas y Comercializadoras Internacionales desde esta dirección técnica se comparte el objetivo de promover la seguridad jurídica y la claridad en las operaciones, sin embargo, se sugiere analizar el impacto de la norma desde el usuario que la implementa. En particular, la modificación de la forma de pago que se debe implementar de tal manera que los usuarios puedan entender la figura y tener el tiempo necesario para realizar los</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En atención con el comentario relacionado con las condiciones para el pago de las importaciones desde zona franca al territorio aduanero nacional establecidos en el artículo 4 y el artículo 26 del proyecto; se informa que con esta modificación no se introdujeron condiciones nuevas para realizar el pago de tributos de mercancía importada desde zona franca; solo se buscó dar mayor claridad a lo que ya se encontraba establecido en los artículos 17 y 180 del actual Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Así las cosas, se indica que con esta modificación se busca dejar claro que, una vez presentada y aceptada la declaración de importación en zona franca, el ciudadano deberá efectuar el pago a más tardar dentro de los dos (2) meses siguientes a dicha fecha y en caso contrario, deberá volver a tramitar una nueva declaración de importación liquidando y pagando los tributos aduaneros a las tarifas y tasa de cambio vigentes al momento de su presentación y aceptación. Esto con el fin de que no se presenten declaraciones de importación para congelar la tasa de cambio de forma indefinida en razón al término en Zona Franca.</p> <p>De otra parte, frente al comentario sobre el artículo 8 del proyecto, en particular la adición del párrafo 3 del artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, por un lado, se informa que se ajustó el artículo 1 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía y se incluyó en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 la definición de declaración de ingreso y su alcance. No obstante, la información que debe diligenciarse y que será exigida será señalada en la resolución de carácter general que expida la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.</p> <p>Además, se precisa que todos los documentos que se exigen para las operaciones que involucran a una sociedad de comercialización internacional son necesarios para que cada usuario aduanero que participa en la operación ejerza su control.</p> <p>El Formulario de Movimiento de Mercancías es un documento propio de los sistemas informáticos de las zonas francas, con el que el usuario operador realiza el control de las mercancías que ingresan y salen de la zona franca. La planilla de envío es el documento que contiene la información del transportador, así como del medio de transporte que traslada la mercancía, por lo cual es necesario adjuntarla para el control aduanero, y además sirve al transportador para identificar la mercancía que transporta, pues este es un sujeto distinto al declarante. La declaración es el documento de la aduana. Con base en la comparación de la información contenida en ellos tres, la administración realiza su control. Igualmente, se informa que se</p>

			<p>ajustes que sean pertinente.</p> <p><i>En relación al artículo 8 el traslado de mercancías de propiedad de una CI de una ZF, es importante que el espíritu sea la facilitación del comercio y la reducción y/o simplificación de los trámites. En consecuencia, es necesario que en el proyecto de decreto se definan los elementos que se incluirán en dicha declaración y que en ningún caso represente un reproceso. Se sugiere evaluar alternativas para la implementación en la práctica.</i></p> <p><i>En el artículo 49, se considera que la autorización de ingreso y salida de mercancías desde y hacia zona franca, mediante el formulario de movimiento de mercancías, puede generar mayores trámites tiempo y costos para los usuarios operadores, por lo tanto, es necesario medir el impacto de la misma.</i></p> <p><i>En relación con las declaraciones anticipadas, compartimos la intención de que sea una herramienta que se utilice por parte de los usuarios de manera generalizada, sin embargo, la exigencia de esta declaración de forma inmediata para las importaciones puede generar un traumatismo si no existe la debida preparación de los sistemas y la sensibilización con los diferentes actores, se sugiere analizar la posibilidad de un régimen de transición.</i></p>		<p>atendió la sugerencia de verificar si la regulación propuesta daría lugar a reprocesos y se estableció que no. La necesidad de que la mercancía de propiedad de una sociedad de comercialización internacional que vaya a ser exportada regrese al territorio aduanero nacional se sustenta en que dichas mercancías son de propiedad de un sujeto distinto a un usuario calificado de la zona franca, y es este sujeto el que debería hacer la exportación desde el territorio aduanero nacional.</p> <p>Respecto al comentario sobre el artículo 49 del proyecto con el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, el usuario indica: <i>"se considera que la autorización de ingreso y salida de mercancías desde y hacia zona franca, mediante el formulario de movimiento de mercancías, puede generar mayores trámites tiempo y costos para los usuarios operadores, por lo tanto, es necesario medir el impacto de la misma."</i>, se informa que lo que el Formulario de Movimiento de Mercancías actualmente es el documento con el que los usuarios operadores autorizan el ingreso o salida de la mercancía a y desde la zona franca. El artículo 49 del proyecto solo establece el término en el que el usuario operador debe autorizar el ingreso o salida de la mercancía hacia y desde la zona franca, y la forma en que se debe calcular este término en algunos eventos particulares. La exigencia de la declaración no genera mayor impacto por cuanto la información solicitada ya la tiene el usuario que recibe o que envía la mercancía y la mayoría corresponde a la que diligencia en Formulario de Movimiento de Mercancías (FMM) en sus sistemas de información.</p> <p>Frente a su comentario donde indica: <i>"En relación con las declaraciones anticipadas, compartimos la intención de que sea una herramienta que se utilice por parte de los ciudadanos de manera generalizada, sin embargo, la exigencia de esta declaración de forma inmediata para las importaciones puede generar un traumatismo si no existe la debida preparación de los sistemas y la sensibilización con los diferentes actores, se sugiere analizar la posibilidad de un régimen de transición."</i>, resaltamos que, para implementar el nuevo procedimiento en el artículo 64 del proyecto, se estableció que la vigencia de los artículos que regulen el nuevo procedimiento estará sujeta al funcionamiento de los ajustes en el sistema y a la debida capacitación de los ciudadanos.</p> <p>Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden y que requieren de ajustes en los sistemas informáticos electrónicos de la entidad solo se hagan efectivos cuando estos estén operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los ciudadanos y demás actores del procedimiento de importación. No obstante, para dar más claridad sobre esta situación, se ajustó la redacción del artículo 64 del proyecto.</p>
155	1/12/2023	Manuela Rojas Rios contacto@manu elarojasrios.com	<p>Frente al artículo 43 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifica el artículo 307 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"La propuesta de reducir el plazo de la prórroga para el ingreso de unidades funcionales, de 1 año a 6 meses según el artículo 43, plantea una preocupación significativa para la industria farmacéutica, en particular. Este cambio tendría consecuencias graves y desproporcionadas para los usuarios, especialmente considerando la naturaleza altamente especializada y los procesos rigurosos asociados con la importación de equipos farmacéuticos.</i></p> <p><i>En la industria farmacéutica, la adquisición de equipos especializados implica un proceso complejo que abarca desde la fabricación hasta las pruebas rigurosas, validaciones y otras etapas críticas. Estos</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se acepta el comentario y se modifica el término de la prórroga de 6 meses a un año.

			<p>procesos, por su naturaleza altamente técnica, requieren tiempos sustanciales para garantizar la calidad y la conformidad con las normativas exigentes.</p> <p>Reducir el plazo de la prórroga a 6 meses impondría una presión temporal insostenible para los usuarios de la industria. Muchos de los equipos importados necesitan un período de tiempo superior a ese plazo solo para completar las fases de fabricación y pruebas, sin considerar los posibles contratiempos imprevistos que puedan surgir durante el proceso.</p> <p>Esta limitación temporal podría resultar en consecuencias adversas, tales como la aceleración de procesos críticos, lo que podría comprometer la integridad y calidad de los productos farmacéuticos. Además, la reducción del plazo podría llevar a decisiones apresuradas, aumentando el riesgo de errores regulatorios y de seguridad.</p> <p>Así pues, que disminuir el plazo de la prórroga para el ingreso de unidades funcionales a 6 meses sería desproporcionado y perjudicial para la industria farmacéutica, afectando negativamente la capacidad de garantizar la calidad y seguridad de los procesos. Sería aconsejable reconsiderar esta modificación en aras de preservar la integridad y la eficiencia de las operaciones en el sector farmacéutico, en vez de disminuir el plazo, lo deberían aumentar. No nos pueden afectar derechos ya adquiridos.”</p>		
156	1/12/2023	Manuela Rojas Rios contacto@manu elarojasrios.com	<p>Frente al artículo 51 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifican los incisos segundo y tercero del artículo 478 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“La reciente modificación que exige la presentación de la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) para toda la mercancía de zona franca con destino al resto del mundo ha generado una seria preocupación en el ámbito empresarial. Esta nueva normativa impone a las empresas la necesidad de contratar una agencia de aduanas para llevar a cabo todos los trámites aduaneros asociados con la SAE, un requisito que no se aplica actualmente.</p> <p>Hasta el momento, el artículo vigente especifica claramente que estas operaciones desde zona franca no requieren el diligenciamiento de la SAE ni la declaración de exportación. Sin embargo, la propuesta de modificación introduce un cambio</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a los comentarios relacionados con las repercusiones por la exigencia de Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) para las operaciones de exportación desde zonas francas que se introduce con el artículo 51 del proyecto, se informa que el documento mencionado es necesario porque dichas operaciones deben ser controladas por la administración aduanera no solo con el Formulario de Movimiento de Mercancías, que es un documento propio de los sistemas informáticos de las zonas francas, sino también con un documento propio de la aduana, cuya información se pueda contrastar con la registrada por el usuario operador.</p> <p>De esta forma, no se acepta el comentario, pues es necesaria la presentación de la solicitud de autorización de embarque (SAE) para realizar un efectivo el control aduanero.</p>

			<p>significativo al imponer esta obligación para todas las mercancías con salida al resto del mundo desde la zona franca.</p> <p>Esta evaluación normativa tendrá repercusiones directas en los usuarios de la zona franca, ya que se traducirá en un aumento considerable de los trámites, así como en mayores tiempos y costos operativos. La necesidad de contratar una agencia de aduanas para cumplir con este requisito adicional representa una carga financiera adicional para las empresas, afectando su capacidad para operar de manera eficiente y competitiva.</p> <p>Además, la imposición de la SAE para todas las mercancías implica una pérdida de la flexibilidad que anteriormente disfrutaban los usuarios de zona franca. La agilidad en las operaciones, que era una característica distintiva de estas áreas, se verá comprometida, generando una preocupación legítima en el sector empresarial.</p> <p>Por lo tanto, la imposición de la SAE para toda la mercancía de zona franca con salida al resto del mundo plantea una inquietud significativa debido al incremento de trámites, tiempos y costos para las empresas, lo cual podría afectar negativamente la eficiencia y competitividad de estas operaciones comerciales. Sería pertinente revisar y considerar los impactos potenciales antes de implementar esta modificación normativa."</p>		
157	1/12/2023	<p>Liliana Quiñonez  <a href="mailto:giuridicoaduanero@merco.com.cu">giuridicoaduanero@merco.com.cu</a>  </p>	<p>Frente al artículo 5 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifican los numerales 1 y 2 del artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana manifiesta:</p> <p>"Es importante tener en cuenta que el inciso que refiere "cuando el pago se realice extemporáneamente pero dentro del mes en que se debía realizar el mismo, procederá la sanción que trata el numeral 1.3 del artículo 66 del Decreto 920 de 2022, sin suspensión del beneficio del pago consolidado". Resulta contradictorio con el inciso siguiente del mismo artículo que señala "la suspensión del beneficio no procederá si dentro de los diez (10) días siguientes al vencimiento del plazo para realizar el pago, se demuestre que dicho cumplimiento fue con ocasión de la presentación de declaraciones aduaneras por trámite manual". Esto teniendo en cuenta que si ya se le otorga el mes al usuario aduanero para que efectúe el pago sin suspensión del beneficio, no tiene sentido agregar los días para los trámites</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 5 del proyecto mediante el cual se modifican los numerales 1 y 2 del artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, se informa que se acepta el comentario porque efectivamente existe una contradicción entre los dos incisos, pues si se concede un mes para pagar sin que ello implique la pérdida del beneficio de pago consolidado, es innecesario el término de 10 días dentro del mismo mes</p>

			<i>manuales, ya que estos aplican para UTS y OEA.</i>		
158	1/12/2023	Kelly Arteaga Velez supervisoraseguramiento@zonaf rancapalmaseca.com.co	<p>Frente a los artículos 1 y 17 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifican los artículos 3 y 170 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, la ciudadana manifiesta:</p> <p><i>"En ninguna parte del decreto se establece la definición de la declaración de ingreso. Es un documento nuevo del comercio exterior.</i></p> <p><i>¿Cuál va a ser ese documento o el formato a diligenciar? ¿Qué información va a solicitar?</i></p> <p><i>¿También tendrá la oportunidad de actualizarse como la declaración anticipada en el lugar de arribo? ¿Cuánto tiempo se tiene para actualizar la información de la declaración de ingreso? ¿Se puede homologar con el formulario de movimiento de mercancía de ingreso? Esta declaración de ingreso debe contener información no solo para la mercancía que ingresa del resto del mundo hacia zona franca, debe contener campos o solicitar información referente a las operaciones con zonas francas transitorias y operaciones entre zonas francas."</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario que indica que el proyecto no presenta el alcance de la declaración de ingreso, se informa que se ajustó el artículo 1 del proyecto, y conforme a ello se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, y así mismo se ajustó el artículo 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía que modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019 y el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía que modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, para precisar las obligaciones de cada actor aduanero y los documentos que amparan el traslado de mercancías a un depósito o zona franca dentro de la misma o diferente jurisdicción, dentro de los cuales está la declaración de ingreso.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a las preguntas formuladas se informa que la declaración de ingreso:</p> <p>Es un documento análogo a la declaración de importación y que su contenido será establecido con precisión en resolución de carácter general proferida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN.</p> <p>también se tendrá que actualizar en un término y condiciones análogas al término y la forma en que se debe actualizar la declaración anticipada, conforme a lo que se indica en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto. Para dar claridad sobre este hecho, se ajustó el artículo 18 del proyecto.</p> <p>No se puede homologar con el Formulario de Movimiento de Mercancías (FMM), pues éste es un documento propio de los sistemas informáticos de las zonas francas, con el cual el usuario operador realiza su control, mientras que la declaración de ingreso es un documento de la aduana. Lo consignado en ambos documentos será de utilidad para el control aduanero.</p> <p>En efecto, debe consignar información de mercancías provenientes de otra zona franca.</p>
159	1/12/2023	Liliana Quiñonez <a href="mailto:giuridicoaduanero@merco.com.co">giuridicoaduanero@merco.com.co</a>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 766 del Decreto 1165 de 2016, la ciudadana manifiesta:</p> <p><i>"Si bien es cierto, este artículo no esta incluido en el Proyecto de Decreto, si sería importante, que su redacción se ajustara teniendo en cuenta los tratamientos transitorios de los UAP y ALTEX, que dejaron de existir desde el levantamiento de la Emergencia Sanitaria y en consecuencia ajustar las disposiciones frente al uso del beneficio del literal g) del artículo 428 de Estatuto Tributario que antes tenían ALTEX, para que sea uno exclusivo de los OEA tipo exportador."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de modificar el artículo 766 del Decreto 1165 de 2019, se responde que no se acepta la solicitud dado que, toda vez que dichos usuarios aduaneros ya no existen, los tratamientos tributarios especiales ya no se aplican a los usuarios UAP y ALTEX, sino de forma exclusiva a los operadores económicos autorizados (OEA), por lo cual la modificación es innecesaria.</p>
160	1/12/2023	Liliana Quiñonez <a href="mailto:giuridicoaduanero@merco.com.co">giuridicoaduanero@merco.com.co</a>	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana manifiesta:</p> <p><i>"Resulta totalmente perjudicial la imposición de la presentación de la Declaración de Importación Anticipada. Se desdibujan la definición de los trayectos largos y cortos referidos en las circulares 5 de 2021 y 3 de 2022.</i></p> <p><i>Y que la "actualización" de los datos se daría también en horas,</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 18 del proyecto, según el cual el ciudadano indica que con la presentación de la declaración anticipada se desdibujan los trayectos largos y cortos, se precisa que el término de 48 horas antes de la llegada de la mercancía, solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se puede declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>En cuanto a la actualización, se informa que esta deberá hacerse con posterioridad a la presentación del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del</p>

			<p>dependiendo el medio de transporte. Ahora bien en caso que el ACI presente el informe de descargue e inconsistencias de manera extemporánea, la sanción por no actualizar en tiempo también sería aplicable al Declarante e Importador, cuando a ellos, especialmente el Declarante no tiene por que conocer el término o momento en el cual el ACI presenta dicho informe, pero si sería dable para la administración sancionarlos.”</p>		<p>Decreto 1165 de 2019 y antes de la solicitud de inspección, autorización de pago o levante de que trata el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019. El término máximo para hacerlo es el término de abandono legal en lugar de arribo.</p> <p>Respecto a la obligación del declarante, se precisa que la disposición permite que este pueda actualizar la información en la declaración anticipada, y esta actualización la puede realizar durante todo el término de permanencia en lugar de arribo.</p> <p>Por su parte, la consecuencia de no realizarse la actualización de la declaración anticipada una vez presentado el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 es la imposibilidad de continuar con el trámite de importación, lo cual puede dar lugar a que opere el abandono legal, transcurridos los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Por lo tanto, para dar más claridad sobre este procedimiento, se ajustó el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía.</p>
161	1/12/2023	<p>Carlos Andres Rodríguez Calero carlos.rodriguez@rvlegal.co</p>	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifica el artículo 175 del decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Artículo 18. Modificación del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el cual quedará así:</i></p> <p><i>“Artículo 175. Oportunidad para declarar. De manera voluntaria, salvo que por disposición expresa se exija de manera obligatoria, la declaración de importación podrá ser presentada y aceptada en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, y tendrá que ser actualizada con los datos finales y sin lugar a sanción ni a constituirse en causal de aprehensión y decomiso, una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 de este Decreto.</i></p> <p><i>Los tributos aduaneros deberán ser cancelados una vez se haya autorizado el pago por la autoridad aduanera.</i></p> <p><i>En aquellos eventos en que la declaración de importación no se presente de manera anticipada, el IMPORTADOR, directamente o a través del declarante si actúa a través de agencia de aduanas, deberá presentar un informe previo con el detalle de la mercancía que será objeto de introducción al territorio aduanero nacional, en los términos y condiciones definidos por la Autoridad Aduanera mediante resolución de carácter general.</i></p> <p><i>Parágrafo 1. La declaración de importación de energía eléctrica se presentará a más tardar el último día de cada mes, para consolidarlas importaciones realizadas durante el mes inmediatamente anterior a aquel</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, la norma pretende que la regla general sea la declaración anticipada.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>En atención a la propuesta de inciso que dice <i>“En aquellos eventos en que la declaración de importación no se presente de manera anticipada, el IMPORTADOR, directamente o a través del declarante si actúa a través de agencia de aduanas, deberá presentar un informe previo con el detalle de la mercancía que será objeto de introducción al territorio aduanero nacional, en los términos y condiciones definidos por la Autoridad Aduanera mediante resolución de carácter general.”</i> se responde que ante la posibilidad de que la mercancía no sea declarada a través de una declaración de importación anticipada, se tiene previsto en el parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación (numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o literal C del parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023). Así, el importador cuenta con una oportunidad para enmendar su error.</p> <p>Sobre la propuesta de incluir en las excepciones <i>“10. Cuando la mercancía esté destinada a una zona franca, a un depósito aduanero, a un centro de distribución logística internacional, o a un depósito franco. 11. Las importaciones bajo las modalidades de importación de viajeros y tráfico postal y envíos urgentes.”</i>, se informa que frente al numeral propuesto como “10.” no es necesario indicar que las mercancías que estén destinadas a zona franca están exceptuadas de declaración anticipada ya que el artículo 50 del proyecto mediante el cual se modifica el inciso primero del artículo 477 del Decreto 1165 de 2019 es claro al establecer que el traslado desde lugar de arribo a zona franca ubicada en la misma o en diferente jurisdicción requerirá, además de la planilla de envío, la <b>declaración de ingreso</b> en los términos y condiciones que determine la Unidad</p>

			<p>en que se presenta la declaración, acompañada de los documentos soporte que para el efecto señale la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN.</p> <p>Parágrafo 2. En todo caso, se exceptúan de la obligación de presentar declaración de importación anticipada las siguientes operaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La importación de mercancías provenientes de zona franca al territorio aduanero nacional.</li> <li>2. La importación de los medios de transporte que hayan sufrido daños o averías estando en el territorio aduanero nacional y conforme al parágrafo del artículo 142 y al artículo 143 que deban ser declarados y sometidos a una modalidad de importación.</li> <li>3. La presentación de declaraciones de corrección, de modificación y de legalización.</li> <li>4. La importación de energía eléctrica.</li> <li>5. La importación de petróleo y/o combustibles líquidos derivados del petróleo por poliductos y/u oleoductos.</li> <li>6. La importación de los residuos, desperdicios o partes resultantes de la transformación, procesamiento o manufactura industrial.</li> <li>7. Presentación de declaración inicial precedida de una entrega urgente.</li> <li>8. Provisiones de abordo para consumo y para llevar que deban declararse en importación ordinaria de conformidad con el artículo 167 del presente decreto.</li> <li>9. Las unidades de carga, envases, y sellos generales reutilizables, de que trata el artículo 210 del presente decreto.</li> </ol> <p>Parágrafo 3. En el modo marítimo la declaración anticipada deberá presentarse con una antelación no inferior a cuarenta y ocho (48) horas al ingreso al territorio aduanero nacional.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Cuando la mercancía esté destinada a una zona franca, a un depósito aduanero, a un centro de distribución logística internacional, o a un depósito franco.</li> <li>11. Las importaciones bajo las modalidades de importación de viajeros y tráfico postal y envíos urgentes.</li> </ol> <p>Parágrafo 3: La presentación de la declaración de importación anticipada no impedirá que el consignatario, transportador o responsable de la mercancía solicite el reembarque.</p>	<p>Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas - DIAN y en diferente jurisdicción de <b>declaración de ingreso</b>. Adicionalmente, tal como se indicó previamente, dentro de las excepciones a la presentación de la declaración anticipada, se incluyeron las modalidades de importación de viajeros y de tráfico postal y envíos urgentes, acogiendo el comentario y por lo tanto, se ajustó el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Sobre la propuesta de incluir dentro de las excepciones las importaciones destinadas a un depósito franco o a un Centro de Distribución Logística Internacional, no se accede al comentario porque nada en la operación con depósitos francos o con los Centros de Distribución Logística Internacional imposibilita la presentación de la declaración anticipada.</p> <p>En relación con el parágrafo 3 propuesto por el ciudadano donde indica: "Parágrafo 3: La presentación de la declaración de importación anticipada no impedirá que el consignatario, transportador o responsable de la mercancía solicite el reembarque.", se indica que conforme a lo dispuesto en el artículo 383 del Decreto 1165 de 2019 no es necesario incluir esta sugerencia ya que éste es claro al precisar que el reembarque se puede realizar sobre las mercancías que no han sido sometidas a una modalidad de importación, ni han quedado en abandono, y el sometimiento solo ocurre cuando la mercancía ha obtenido levante.</p> <p>Por lo expuesto, solo se realiza cambio para incluir como excepción de presentación de declaración anticipada sobre las mercancías que se importen en las modalidades de viajeros y de tráfico postal y envíos urgentes.</p>	
162	1/12/2023	Carlos Andres Rodriguez Calero carlos.rodriguez@rvlegal.co	<p>Frente al comentario a los artículos 101 y 102 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Artículo 101. Depósitos francos. Son aquellos lugares habilitados por la Unidad Administrativa</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al primer comentario, relativo al artículo 101 del Decreto 1165 de 2019, se informa que no se accede a la propuesta de ajuste presentada por el ciudadano porque un tripulante, de acuerdo con el artículo 278 del Decreto 1165 de 2019, el solo puede introducir sus efectos personales, esto es, aquella mercancía nueva o usada que necesita para su viaje.</p>

		<p><i>Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para el almacenamiento, exhibición y venta de mercancías a viajeros, incluidos los tripulantes, que ingresen o salgan del territorio aduanero nacional en los términos establecidos en el presente decreto.</i></p> <p><i>La habilitación de estos Depósitos solo podrá realizarse dentro de las instalaciones de los aeropuertos y de los puertos marítimos con operación internacional.</i></p> <p><i>En dichos depósitos solo se podrán almacenar las mercancías que según lo previsto en este decreto y en las normas que lo reglamenten, puedan ser objeto de este tratamiento.</i></p> <p><i>Las instalaciones y el área de almacenamiento deberán cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que la autoridad aduanera determine para el adecuado almacenamiento de las mercancías.</i></p> <p><i>Para obtener la habilitación de los depósitos de que trata el presente artículo, se deberá cumplir los requisitos previstos en el artículo 86 del presente decreto, salvo el contenido en el numeral 1 y el área mínima exigida en el numeral 2.</i></p> <p><i>Artículo 102. Exención de tributos aduaneros y del impuesto al consumo de las mercancías para la venta en depósitos francos. De conformidad con lo previsto en el artículo 47 del Decreto-ley 444 de 1967 y en el literal d) del artículo 429 del Estatuto Tributario, las mercancías de procedencia extranjera que se introduzcan, permanezcan y comercialicen en los depósitos francos estarán exentas de la presentación de declaración anticipada de importación y del pago de tributos aduaneros y del impuesto al consumo y se considerarán importadas temporalmente para reexportar en el mismo estado, entendiéndose que su venta por parte del titular del depósito franco es considerada para exportación en todos los casos, soportada en la factura de venta al viajero o tripulante.</i></p> <p><i>Parágrafo. Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará igualmente a las mercancías, de procedencia extranjera o nacional, incluso adquiridas a ciudadanos de zonas franca, que permanezcan en los depósitos francos para su venta a los viajeros, incluidos los tripulantes, que ingresen desde el exterior al país, en los términos y condiciones señaladas en el artículo 268 del presente decreto. El viajero que ingresa será responsable de la importación</i></p>	<p>En relación con lo indicado para el artículo 102 del Decreto 1165 de 2019, se informa que no se accede a la solicitud porque no hay razón para que la mercancía de procedencia extranjera que tiene como destino un depósito franco no pueda ser declarada de forma anticipada. La operación aduanera en este caso permite las declaraciones anticipadas.</p> <p>Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que la propuesta de modificación a los artículos 101 y 102 del Decreto 1165 de 2019 realizada no puede ser aceptada toda vez que no fue incluida en el proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía.</p>
--	--	--	--

			<p>bajo la modalidad que corresponda y de los tributos aduaneros e impuestos en la importación y compra de las mercancías adquiridas en los depósitos francos. Las compras en los depósitos francos realizadas por los viajeros y tripulantes que ingresan al territorio aduanero nacional computarán en el cupo de viajeros."</p>		
163	1/12/2023	Aerosupport SAS gsalgado@aerosupportfbo.com	<p>Frente al comentario al artículo 362 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Modificación Proyecto Decreto. Modificación del párrafo del artículo 142 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el párrafo del artículo 362 del Decreto 1165 de 2019, así:</i></p> <p><i>Parágrafo. Para los eventos de las exportaciones hacia zona franca, así como, la salida de aeronaves al finalizar cualquiera de los siguientes regímenes: importación temporal de medios de transporte de turistas, importación temporal de aeronaves de servicio privado para el transporte de personas o la importación temporal de medios de transporte de personas que vienen a trabajar en el territorio aduanero nacional; no hay lugar a la certificación de embarque de que trata el presente artículo. En la salida de aeronaves tampoco se requerirá la presentación del manifiesto de carga. A la salida de vehículos de turismo no se solicita Manifiesto de Embarque. En estos casos será suficiente con la procedencia de la autorización de embarque para finalizar el trámite con la declaración de exportación."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de modificación del artículo 362 del Decreto 1165 de 2019, es preciso advertir que la propuesta de modificación no puede ser aceptada toda vez que no fue incluida en el proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía.</p> <p>No obstante, la petición será tenida en cuenta para un próximo proyecto, e incluso para el ajuste de la Resolución 46 de 2019 pues los casos excepcionales en los que no procede la certificación de embarque se encuentran previstos en el artículo 398 de la ésta, por lo cual se estudiará la posibilidad de ajustar el artículo de la mencionada resolución para indicar aquellos casos en los que no procede dicha certificación, una vez sea expedido este decreto.</p>
164	1/12/2023	Aerosupport SAS gsalgado@aerosupportfbo.com	<p>Frente al comentario al artículo 205 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Modificación Proyecto Decreto. Modificación del artículo 205 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el artículo 205 del Decreto 1165 de 2019, así:</i></p> <p><i>Cuando se trate de mercancías importadas temporalmente para reexportación en el mismo estado, la garantía se constituirá por el cinco por ciento (5%) del valor FOB de la mercancía cuanto tenga exención total o parcial de tributos aduaneros, sin que en ningún caso supere el monto que deberían pagarse en caso de no existir exención. En la importación temporal de medios de transporte de turistas, importación temporal de aeronaves de servicio privado para el transporte de personas o importación temporal de medios de transporte de personas que vienen a trabajar en el territorio aduanero nacional no se requerirá la constitución de garantía."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de modificar el artículo 205 del Decreto 1165 de 2019, se responde que no se atiende la solicitud porque según los artículos 216 y 217 del Decreto 1165 de 2019 para la importación temporal de medios de transporte de turistas y la importación temporal de aeronaves de servicio privado para el transporte de personas no se requiere la constitución de una garantía. Por lo tanto, no habría lugar a modificar el artículo 205 en relación con las operaciones de importación temporal de medios de transporte de turistas y de importación temporal de aeronaves de servicio privado para el transporte de personas.</p> <p>Además, en relación con la solicitud de eliminar la garantía para las operaciones de importación temporal de medios de transporte de personas que vienen a trabajar en el territorio aduanero nacional y de disminuir la tasa de la garantía para las mercancías importadas temporalmente para su reexportación en el mismo estado, cuando la mercancía así importada está exenta total o parcialmente de tributos aduaneros, se informa que las garantías y las tasas que establece el Decreto 1165 de 2019 actualmente son necesarias no solo para cubrir el pago de tributos aduaneros; sino también para cubrir intereses y sanciones.</p> <p>Finalmente, es preciso advertir que la propuesta de modificación al artículo 205 del Decreto 1165 de 2019 realizada no puede ser aceptada toda vez que no fue incluida en el proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía.</p>

165	1/12/2023	Aerosupport SAS gsalgado@aero supportfbo.com	<p>Frente al comentario al artículo 216 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Adición Proyecto Decreto. Adición del párrafo 3 del artículo 216 del Decreto 1165 de 2019. Adicionase el párrafo 3° el artículo 216 del Decreto 1165 de 2019, así:</i></p> <p><i>Parágrafo 3. Cuando se trate de aeronaves de turistas se podrán someter a la modalidad de importación temporal sin que se requiera el diligenciamiento de una declaración de importación, y bastará con la presentación de una solicitud escrita dirigida al Jefe de la División de la Operación Aduanera, o la dependencia que haga sus veces, donde se identifique la nacionalidad de la aeronave y demás datos que la individualicen, así como, el nombre, identificación, domicilio o lugar de residencia del turista o propietario. En todo caso, dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de autorización la aeronave deberá salir del territorio aduanero nacional o tramitar la declaración de importación temporal, de lo contrario se considerará no declarada y procederá su aprehensión de conformidad con este decreto."</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adicionar un párrafo al artículo 216 del Decreto 1165 de 2019 para indicar que las aeronaves de turistas se podrán someter a la modalidad de importación temporal sin que se requiera el diligenciamiento de una declaración de importación, se responde que se ajustó el artículo 18 del proyecto, que modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, para indicar que la importación temporal de medios de transporte de turistas y las aeronaves de servicio privado para el transporte de personas de que trata de que tratan los artículos 216 y 217 del Decreto 1165 de 2019 están excluidas de la obligación de presentar declaración anticipada.</p> <p>Las particularidades de esas operaciones de importación se establecerán en resolución reglamentaria.</p>
166	1/12/2023	Aerosupport SAS gsalgado@aero supportfbo.com	<p>Frente al comentario al artículo 217 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Adición Proyecto Decreto. Adición de un párrafo al artículo 217 del Decreto 1165 de 2019. Adicionase un párrafo al artículo 217 del Decreto 1165 de 2019, así:</i></p> <p><i>Parágrafo. En los eventos que se trate de los primeros acercamientos y se deba conservar la respectiva confidencialidad de las negociaciones se tendrá como soporte la certificación que expida el titular, propietario o responsable de la aeronave, bajo la obligación de realizar la salida de la aeronave en el término de un (1) mes o tramitar la respectiva declaración de importación temporal. En caso contrario se considerará no declarada la aeronave y procederá su aprehensión de conformidad con este decreto."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adicionar un párrafo al artículo 217 del Decreto 1165 de 2019, no procede el comentario porque la solicitud que se propone debe ser puesta en consideración de terceros y estudiada, máxime cuando no se presentó justificación sobre su necesidad. Adicionalmente, revisado el comentario, no se encuentra fundamento para dar un tratamiento especial respecto del control aduanero a la operación de importación del medio de transporte utilizado por unas personas para realizar, establecer o mantener actividades comerciales o de negocios con personas y/o con sucursales de sociedades extranjeras cuando las personas estén en la etapa de negociaciones iniciales. Por otro lado, debe resaltarse que esta operación ya se caracteriza por los pocos requisitos que se exigen, por lo tanto, no hay razón para reducir más los controles aduaneros posibles. Finalmente, debe resaltarse que mediante este de proyecto no es posible crear nuevas causales de aprehensión pues el régimen sancionatorio goza de reserva de ley.</p>
167	1/12/2023	Aerosupport SAS gsalgado@aero supportfbo.com	<p>Frente al comentario al artículo 216 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica</p> <p><i>"Adición Proyecto Decreto. Adición del párrafo 3 del artículo 216 del Decreto 1165 de 2019. Adicionase el párrafo 3° el artículo 216 del Decreto 1165 de 2019, así:</i></p> <p><i>Parágrafo 3. Cuando se trate de aeronaves de turistas se podrán someter a la modalidad de</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adicionar un párrafo al artículo 216 del Decreto 1165 de 2019 para indicar que las aeronaves de turistas se podrán someter a la modalidad de importación temporal sin que se requiera el diligenciamiento de una declaración de importación, se responde que se ajustó el artículo 18 del proyecto, que modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, para indicar que la importación temporal de medios de transporte de turistas y las aeronaves de servicio privado para el transporte de personas de que trata de que tratan los artículos 216 y 217 del Decreto 1165 de 2019 están excluidas de la obligación de presentar declaración anticipada.</p>

			<p>importación temporal sin que se requiera el diligenciamiento de una declaración de importación, y bastará con la presentación de una solicitud escrita dirigida al Jefe de la División de la Operación Aduanera, o la dependencia que haga sus veces, donde se identifique la nacionalidad de la aeronave y demás datos que la individualicen, así como, el nombre, identificación, domicilio o lugar de residencia del turista o propietario. En todo caso, dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de autorización la aeronave deberá salir del territorio aduanero nacional o tramitar la declaración de importación temporal, de lo contrario se considerará no declarada y procederá su aprehensión de conformidad con este decreto.”</p>		<p>Las particularidades de esas operaciones de importación se establecerán en resolución reglamentaria.</p>
168	1/12/2023	<p>Jaime Castro- (comentariosdto 1165@gmail.co m)</p>	<p>Frente al proyecto, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>“Se sugiere adicionar un numeral de la obligación del artículo 495 así: <i>Informar y remitir al usuario operador las inconsistencias encontradas entre los datos consignados en la planilla de envío, declaración de ingreso/anticipada y la mercancía recibida, o adulteraciones en dicho documento, o sobre el mal estado o roturas detectados en los empaques, embalajes y precintos. En caso de que no se presenten inconsistencias se presumirá que el usuario calificado y/o reconocido recibió la mercancía a conformidad.</i>”</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En relación con la solicitud de “<i>adicionar un numeral de la obligación del artículo 495 del decreto 1165 de 2019</i>”, manifestamos que no se considera necesario hacer esta precisión por cuanto el artículo 169 y el 170 publicados para comentarios de la ciudadanía fueron modificados para establecer las responsabilidades que tiene cada rol aduanero respecto de los traslados o del ingreso a depósito o a zona franca. Sin embargo, le informamos que su solicitud y sus precisiones, así como la de otros usuarios, fueron tenidas en cuenta para ajustar el artículo 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019.</p>
169	1/12/2023	<p>Jessica Fuentes- (jfuentes@zonaf rancabogota.co m)</p>	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan los parágrafos 3 y 4 al artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“<i>Respecto al artículo 8 del borrador de Decreto que adiciona los parágrafos 3 y 4 al artículo 65 del Decreto 1165/19 respecto a Sociedades de comercialización internacional establece lo siguiente:</i></p> <p><i>Parágrafo 3°. El traslado de una zona franca a otra zona franca de un bien de propiedad de una sociedad de comercialización internacional deberá estar amparado con una declaración de ingreso, una planilla de envío y el formulario de movimiento de mercancías, de conformidad con lo previsto en el artículo 492 del presente decreto. En el evento en que dichos bienes vayan a ser exportados deberán regresar al territorio aduanero nacional para su salida al resto del mundo.</i></p> <p><i>Comentario: “No entendemos porque es necesario que un bien que se encuentra en zona franca</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>El parágrafo 3 del artículo 65 del Decreto 1165 de 2019 no crea reprocesos. La necesidad de que la mercancía de propiedad de una sociedad de comercialización internacional que vaya a ser exportada regrese al territorio aduanero nacional se sustenta en que dichas mercancías son de propiedad de un sujeto distinto a un usuario calificado de la zona franca, y es este sujeto el que debería hacer la exportación desde el territorio aduanero nacional.</p>

			<p><i>de propiedad de una sociedad de comercialización internacional y que esta soportado por una declaración de ingreso, planilla de envío y formulario de movimiento de mercancías para enviarlo al resto del mundo, deba ingresar al territorio aduanero nacional para posteriormente ser exportado. Lo anterior sería un reproceso y un costo adicional para la comercializadora. Dado que para las salidas de zona franca al resto del mundo de acuerdo a lo contemplado en el borrador de decreto debe hacerse con la solicitud de autorización de embarque."</i></p>		
170	1/12/2023	Jessica Fuentes-(jfuentes@zonafrancabogota.com)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"El inciso primero del artículo 170 del Decreto 1165/19 actual dice:</i></p> <p><i>El depósito o el usuario operador de la zona franca, según corresponda, recibirán del transportador o del agente de carga internacional o del puerto, la planilla de envío y la declaración de ingreso o la declaración de importación según sea el caso.</i></p> <p><i>Por lo anterior se sugiere el siguiente texto:</i></p> <p><i>El depósito o el usuario calificado y/o reconocido de la zona franca, según corresponda, recibirán del transportador o del agente de carga internacional o del puerto, la planilla de envío y la declaración de ingreso o la declaración de importación según sea el caso. Para el caso de la zona franca el usuario operador confrontará bultos y peso ingresados al usuario de la zona franca.</i></p> <p><i>Comentario:</i></p> <p><i>La modificación sugerida en el texto, consiste en aclarar que hoy las zonas francas son reconocidas como un solo depósito, el cual es administrado por el usuario operador, lo anterior no se acompaña a la realidad de la operación, porque en las zonas francas existen tantos depósitos como usuarios calificados y/o reconocidos, quienes son los destinatarios del contrato de transporte y por tanto, quienes pueden hacer el proceso de desconsolidación para efecto de validar la consistencia de la declaración de ingreso o proceder de ser el caso a la actualización. Por lo anterior se sugiere que en el nuevo sistema informático se</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de ajustar el primer inciso del artículo 170, manifestamos que no se acoge la redacción propuesta. Sin embargo, se informa que, con base en sus sugerencias, así como las de otros usuarios, los artículos 169 y 170 publicados para comentarios de la ciudadanía fueron modificados para establecer las responsabilidades que tiene cada rol aduanero respecto de los traslados o del ingreso a depósito o a zona franca.</p> <p>Respecto de la interoperabilidad, en la medida en que se implementen las nuevas operaciones previstas en el presente decreto, se realizarán los ajustes en las herramientas correspondientes en coordinación con las diferentes zonas francas.</p>

		<p>creen los códigos de los usuarios calificados.</p> <p><i>El inciso segundo del artículo 170 del Decreto 1165/19 actual dice:</i></p> <p><i>Si se presentan inconsistencias entre los datos consignados en la planilla de envío y la carga recibida, o si se detectan posibles adulteraciones en dicho documento, o irregularidades en los empaques, embalajes y precintos aduaneros de la carga que es objeto de entrega, o esta se produce por fuera de los términos previstos en el artículo anterior, el depósito o usuario operador de la zona franca consignará estos datos en la planilla de recepción.</i></p> <p><i>Por lo anterior se sugiere el siguiente texto: Si se presentan inconsistencias entre los datos consignados en la planilla de envío, declaración de ingreso /anticipada y la carga recibida, o si se detectan posibles adulteraciones en dicho documento, o irregularidades en los empaques, embalajes y precintos aduaneros de la carga que es objeto de entrega, o esta se produce por fuera de los términos previstos en el artículo anterior, el depósito consignará estos datos en la planilla de recepción. Para el caso de la zona franca el usuario calificado y/o reconocido de la zona franca, informará al usuario operador y este consignará estos datos en la planilla de recepción. En caso de que no se presenten inconsistencias se presumirá que el usuario calificado y/o reconocido recibió la mercancía a conformidad.</i></p> <p><i>Comentario: La anterior redacción obedece a que en el cuerpo del documento de transporte el consignatario, destinatario o depositario de la mercancía es el usuario calificado y/o reconocido a quien viene consignado o endosado el documento de transporte, por lo tanto es el directo responsable de recibir a conformidad la carga.</i></p> <p><i>Por lo anterior, si el usuario calificado y/o reconocido no reporta las inconsistencias ante el usuario operador, se entenderá que está de acuerdo con la información relacionada y recibida de los documentos soportes del ingreso.</i></p> <p><i>El inciso primero que modifica el artículo 170 dice: El depósito o el usuario operador de la zona franca, según corresponda, recibirán del transportador o del agente de carga internacional o del puerto, la planilla de envío y la declaración de ingreso o la</i></p>		
--	--	--	--	--

			<p>declaración de importación según sea el caso.</p> <p><i>Comentarios: Consideramos necesario que se tenga en cuenta la interoperabilidad entre los sistemas de las zonas francas versus los sistemas informáticos de la Dian, debería incluir los documentos mencionados arriba, por lo anterior se deberán actualizar los acuerdos firmados sobre la interoperabilidad entre los sistemas informáticos de los usuarios operadores y la Dian".</i></p>		
171	1/12/2023	Jessica Fuentes-(jfuentes@zonafrancabogota.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se Modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Toda declaración de importación deberá ser presentada y aceptada en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, y tendrá que ser actualizada una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 de este Decreto.</i></p> <p><i>Comentario:</i></p> <p><i>Para la actualización de la mercancía que es recibida en puerto o aeropuerto, es necesario por parte del importador o declarante o quien haga sus veces, la verificación física de las mercancías para la detección de las inconsistencia que se presentan en su llegada. Por lo anterior, sugerimos que para el caso de mercancía que vaya a ser trasladada a las instalaciones de una zona franca, la verificación y actualización se realice en las instalaciones de los usuarios de la zona franca.</i></p> <p><i>Con el fin de que se pueda actualizar la información consignada cuando se cuente con el informe de descargue e inconsistencias.</i></p> <p><i>De esta manera se aprovecha la infraestructura instalada en zonas francas y los funcionarios aduaneros que tienen las mismas y que se encuentran ubicados al interior de las zonas francas.</i></p> <p><i>Se sugiere el uso de dispositivos electrónicos de seguridad para la mercancía que va hacer trasladada a una zona franca para la actualización de los datos del informe de descargue de inconsistencia."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional, y por ello se pretende que la mercancía bajo control aduanero que salga de lugar de arribo, solo pueda hacerlo estando declarada y habiendo pasado por selectividad, para que la aduana pueda ejercer un control más efectivo sobre ella.</p> <p>De conformidad con ello, el proyecto es claro en relación con las etapas del procedimiento de importación: i) cuánto tiempo pueden permanecer las mercancías en lugar de arribo, ii) las diligencias que se deben realizar en lugar de arribo, incluyendo la de inspección, iii) los eventos en que se puede trasladar la mercancía a depósito o a zona franca, iv) las condiciones para este traslado, y v) los tiempos de permanencia y las diligencias que se pueden realizar en depósito o zona franca.</p> <p>Por lo anterior, no se accede a la sugerencia de que las verificaciones se realicen en las instalaciones de la zona franca, pues con el proyecto se pretende que la mercancía solo pueda salir del lugar de arribo habiendo pasado por selectividad y habiendo sido inspeccionada, cuando a ello hubiere lugar.</p> <p>Respecto a los dispositivos electrónicos de seguridad, se informa que el empleo de estos se establecerá mediante resolución, de conformidad con el artículo 773 del Decreto 1165 de 2019, modificado mediante el proyecto de decreto.</p>
172	1/12/2023	Jessica Fuentes-(jfuentes@zonafrancabogota.com)	<p>Frente al artículo 51 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso tercero del artículo 478 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 51 del proyecto, se manifiesta que no es necesario actualizar o modificar los convenios de interoperabilidad entre los sistemas informáticos de los ciudadanos operadores y los de la DIAN porque el diligenciamiento de la solicitud de autorización de embarque se</p>

			<p><i>"En este inciso se adiciona la obligación de diligenciar solicitud de autorización de embarque para todas las salidas al resto del mundo desde zona franca.</i></p> <p>Comentario:</p> <p><i>Consideramos necesario que se tenga en cuenta la interoperabilidad entre los sistemas de las zonas francas versus los sistemas informáticos de la Dian, debería incluir el diligenciamiento de la solicitud de autorización de embarque, por lo anterior se deberán actualizar los acuerdos firmados sobre la interoperabilidad entre los sistemas informáticos de los ciudadanos operadores y la Dian."</i></p>		<p>debe hacer exclusivamente en los sistemas informáticos electrónicos de la entidad, sin que sea necesario para ello traer información de otros sistemas.</p>
173	1/12/2023	Jessica Fuentes-(jfuentes@zonafrancabogota.com)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Se sugiere adicionar un inciso al parágrafo 1 del artículo 490 del Decreto 1165 de 2019</i></p> <p><i>El usuario operador también podrá autorizar la salida de equipos, herramientas, partes o repuestos al Territorio Aduanero Nacional para la atención prioritaria o de garantía de aeronaves en virtud de un contrato de prestación de servicios previamente establecido, sea objeto de fallas técnicas o mecánicas y que no pueda ser desplazado a las instalaciones del usuario industrial de servicios. El término de permanencia fuera de la zona franca será el tiempo de la reparación de la aeronave.</i></p> <p>Comentario:</p> <p><i>La CIAC como Entidad del Estado, perteneciente al sector defensa y aeroespacial, aporta de manera eficiente al sostenimiento y desarrollo productivo del sector aeronáutico. En otro de los ejes del Plan Nacional de Desarrollo, CIAC participa como industria de defensa, contribuyendo al desarrollo de capacidades y encadenamientos productivos, propendiendo igualmente con la promoción de la conectividad, competitividad y la infraestructura aeronáutica.</i></p> <p><i>La CIAC cuenta con dos grandes líneas de desarrollo productivo, una de ellas en el diseño y producción de aeronaves y sus partes y otro relativo al mantenimiento y reparación de aeronaves, que es fundamental para el crecimiento del sector</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de <i>"adicionar un inciso al parágrafo 1 del artículo 490 del Decreto 1165 de 2019"</i>, se responde que la propuesta resulta inviable porque las zonas francas son espacios geográficos en los que se dan tratamientos tributarios especiales a los ciudadanos que allí se encuentren. En ese orden de ideas, la propuesta iría en contra de la razón de ser de las zonas francas, en tanto otorgaría dichos tratamientos a sujetos que prestan sus servicios por fuera de ella.</p>

			<p>aeronáutico, pues la prestación de este servicio en Colombia, es limitada, por cuanto desarrollar esas capacidades demandan altos niveles de inversión en entrenamiento del personal, inversión en infraestructura, equipos y herramientas, siendo esta una línea de desarrollo sustancial para atraer mayores inversiones y aerolíneas u operadores nacionales y extranjeros."</p>		
174	1/12/2023	<p>Silvia Paula González Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)</p>	<p>Frente al parágrafo 2 del artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Proponemos la siguiente redacción: Parágrafo 2°. Son importaciones las ventas de mercancías que realice un proveedor instalado en una zona franca a una sociedad de comercialización internacional siempre y cuando sea ingresado efectivamente al territorio aduanero nacional con el ánimo de permanecer indefinidamente en el territorio aduanero nacional. Sobre las operaciones objeto de exportación, sólo será posible expedir un certificado al proveedor cuando los bienes objeto de venta sean cien por ciento (100%) nacionales."</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 8 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, no se efectuará el ajuste sugerido, considerando que lo que pretende la norma es armonizar los esquemas de sociedades de comercialización internacional y las zonas francas, y en ese orden siempre la venta se constituye en una importación, toda vez que la sociedad de comercialización internacional se encuentra en el territorio aduanero nacional. No obstante, se ajusta este parágrafo incluyendo no solo al cien por ciento (100%) de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p>
175	1/12/2023	<p>Silvia Paula González Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)</p>	<p>Frente al parágrafo 3 del artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Proponemos la siguiente redacción: Parágrafo 3°. El traslado de una zona franca a otra zona franca de un bien de propiedad de una sociedad de comercialización internacional deberá estar amparado con una planilla de envío y el formulario de movimiento de mercancías, de conformidad con lo previsto en el artículo 492 del presente decreto."</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>Frente a la solicitud, se informa que conforme al artículo 53 del proyecto, conforme al cual se modifica el artículo 492 del Decreto 1165 de 2019, todo traslado de mercancías hacia una zona franca, en la misma o en diferente jurisdicción, debe estar amparado con una declaración de ingreso, una planilla de envío y el formulario de movimiento de mercancías. Ello, por cuanto se pretende tener un mejor control de mercancías bajo control aduanero, por lo cual se requiere un documento aduanero propio de los sistemas informáticos electrónicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN. Por lo tanto, no es posible que el traslado de una zona franca a otra zona franca de un bien de propiedad de una sociedad de comercialización internacional esté amparado solamente con una planilla de envío y el formulario de movimiento de mercancías. Se requiere también la declaración de ingreso.</p>
176	1/12/2023	<p>Silvia Paula González Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)</p>	<p>Frente al parágrafo 4 del artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Se propone la siguiente redacción Parágrafo 4°. El ingreso de bienes por parte de una sociedad de comercialización internacional a una zona franca para ser objeto de la prestación de un servicio deberá tramitarse como exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y, por lo tanto, para terminar la modalidad, la sociedad de comercialización internacional deberá reimportarla dentro del término previsto en el artículo 196 del presente decreto o exportarla definitivamente a un usuario de zona franca o</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>Respecto de la propuesta de modificación del parágrafo 4, se informa que no se considera procedente esta inclusión ya que la mercancía debe ser exportada por el usuario industrial desde la zona franca, siempre y cuando ya haya sido previamente exportada definitivamente a ese usuario, ya que este último es el que cuenta con la calidad para poder realizar la operación al resto del mundo desde zona franca. La comercializadora para poder exportar debe reingresar la mercancía al territorio aduanero nacional para su posterior exportación. Lo anterior en cumplimiento a los previsto en la Ley 1004 de 2005 y el Decreto 2147 de 2016.</p>

			<p><b>exportarla definitivamente desde la zona franca al resto del mundo presentando una declaración de modificación a la declaración de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo de acuerdo con lo señalado en el artículo 371 del presente Decreto.”</b></p>		
177	1/12/2023	<p>ASONAV - ASOCIACION NACIONAL DE NAVIEROS Y AGENTES MARITIMOS (direccion@asonav.org)</p>	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>“Artículo 13. Adición de dos párrafos al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Adiciónense los párrafos 5, 6 y 7 al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, los cuales quedarán así:</i></p> <p><i>“Párrafo 5. La presentación del informe de descargue e inconsistencias de que trata este artículo solo enerva la causal de aprehensión de las mercancías.</i></p> <p>....</p> <p><i>El informe de descargue e inconsistencias subsana, no solo las causales de aprehensión, sino también las sanciones al Transportador. El informe, y la esencia de este, es una oportunidad para incluir documentos de transporte no relacionados en el Manifiesto de Carga, y pretender solo enervar las causales de aprehensión, dejando de un lado la posible sanción del Transportador es desdibujar la figura del informe de descargue e inconsistencias, ya que precisamente se trata de una excepción que la misma norma trae, es decir, no es para toda la clase de cargas, la finalidad de la norma es que se puedan presentar documentos que no fueron relacionados en el Manifiesto de Carga. Es así entonces que, pretender modificar la norma, sería eliminar la posibilidad de subsanar el error.</i></p> <p><i>Se solicita a la DIAN eliminar el párrafo 5, o si la decisión es mantenerlo hacer la siguiente modificación en el mismo</i></p> <p><i>Adiciónense los párrafos 5, 6 y 7 al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, los cuales quedarán así:</i></p> <p><i>“Párrafo 5. La presentación del informe de descargue e inconsistencias de que trata este artículo enerva la causal de aprehensión de las mercancías y subsana las posibles sanciones del transportador por no haber</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>En atención al comentario, se aclara que el objeto del párrafo 5 del artículo 151 del decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por el transportador o el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Ello debe ser así, porque es una obligación de los transportadores presentar los documentos de viaje en los términos y condiciones que exija el Decreto 1165 de 2019, pues si no hubiese sanción o consecuencia por el incumplimiento de dicha exigencia no podría hablarse de una obligación.</p> <p>En este caso se presentan dos situaciones que se deben diferenciar:</p> <p>i) el incumplimiento de una obligación (conducta) que da lugar a una sanción y que está tipificada como tal en el Decreto 920 de 2023.</p> <p>ii) La situación jurídica de la mercancía, proceso que se inicia con una aprehensión y culmina con el decomiso de la mercancía.</p> <p>En el presente caso, la presentación del informe de inconsistencias solo puede tener efectos sobre la situación jurídica de la mercancía porque la intención del legislador no es afectar al importador aprehendiendo la mercancía por el error del transportador, pero esto no elimina el error del transportador que con su conducta incurrió en una infracción.</p> <p>No obstante, se resalta que teniendo en cuenta que la redacción del párrafo 5 no es lo suficientemente clara para algunos ciudadanos, se procedió a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p>

			<i>manifestado el documento de transporte informado en el presente informe de descargue."</i>		
178	1/12/2023	ASONAV - ASOCIACION NACIONAL DE NAVIEROS Y AGENTES MARITIMOS (direccion@asonav.org)	<p>Frente al párrafo del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Con relación a este párrafo del artículo 13 llama la atención la expresión "Comportamiento Esperado." No se conoce su significado.</i></p> <p><i>En caso en que su significado corresponda al señalado en la primera versión de proyecto de decreto, publicada en la página del Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes de las 11 am del día 17 de noviembre, consideramos como Gremio que, de ser un comportamiento esperado por parte de la Administración, no debería afectar el riesgo del Transportador.</i></p> <p><i>Adicionalmente, señala dicha definición que se afectaría el riesgo del Transportador, sin embargo, el Transportador en sí mismo, no existe en Colombia, y afectar al Agente Marítimo, como representante del Transportador, sería exigirle a este más de lo que puede dar, en la medida en que el Agente Marítimo depende de la información del Transportador, y del Agente Marítimo no depende la decisión de, zarpar o no, en una fecha determinada.</i></p> <p><i>Igualmente señala que es comportamiento esperado el informarle al declarante, cuando la relación que tiene el Transportador para el momento de zarpe es con el embarcador de la carga, quien no se encuentra en Colombia, y en caso de tener relación con alguien en Colombia, ésta no es con el declarante (agencia de aduanas) sino con el consignatario, que no siempre es el declarante.</i></p> <p><i>Con este artículo se está creando una "obligación" entre privados, ámbito que no le corresponde a la DIAN entrar a reglamentar.</i></p> <p><i>Por último, dicha información se conoce y el consignatario tiene acceso hoy en día a la misma a través del sistema propio del transportador, en razón a ello en caso en que se decida dejar el párrafo, con el cual no estamos de acuerdo, debería agregarse la expresión "...a través del sistema que el transportador tenga dispuesto para ello."</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente a la definición de 'Comportamiento esperado', se informa que esta fue incluida en el artículo 1 del proyecto, con el objeto de dar claridad sobre su significado.</p> <p>Sin embargo, en aras de responder al comentario se informa que los comportamientos calificados en este proyecto como "comportamiento esperado" no corresponden a obligaciones categorizadas, pues un comportamiento esperado es aquel que constituye un deber del actor aduanero, cuyo incumplimiento no genera sanción, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción o da lugar a aprehensión.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la afectación del riesgo del transportador, estamos en desacuerdo con la apreciación del ciudadano, pues que se trate de un comportamiento esperado obedece a que es el transportador quien debe cumplir unos itinerarios y quien debe informar la llegada. Además, porque la información del zarpe es relevante para el control aduanero, ya que la hora de zarpe pueda dar una idea de la hora de llegada y de esa manera, las inconsistencias, pueden alertar a las autoridades nacionales sobre irregularidades.</p> <p>Respecto a la solicitud de establecer que el dato del zarpe sea informado "...a través del sistema que el transportador tenga dispuesto para ello", se acoge el comentario, y se ajusta el artículo.</p>
179	1/12/2023	ASONAV - ASOCIACION NACIONAL DE	Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	En relación con el comentario de que no es posible exigir la hora del zarpe para trayectos cortos, vemos que no existe una explicación que sustente esa supuesta imposibilidad. Por lo

		<p>NAVIEROS Y AGENTES MARITIMOS (direccion@asonav.org)</p>	<p>del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>“Con relación al párrafo 3: Importante tener en cuenta que, en el caso de Trayectos Cortos, este plazo no podría cumplirse por parte del Declarante ya que no habría posibilidad de contar con la información del zarpe.</i></p> <p><i>Con relación al párrafo 6: En lo que respecta al término comportamiento esperado. No se conoce su significado.</i></p> <p><i>En caso en que su significado corresponda al señalado en la primera versión de proyecto de decreto, publicada en la página del Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes de las 11 am del día 17 de noviembre, consideramos como Gremio que, de ser un comportamiento esperado por parte de la Administración, no debería afectar el riesgo del Transportador”.</i></p>		<p>tanto, no se realiza ajuste, pues no se entiende cómo no es posible tener dicha información si corresponde a uno de los pasos propios de la operación.</p> <p>En todo caso, se precisa que, el término de 48 horas antes de la llegada de la mercancía solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se pueden declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>Respecto a la obligación del declarante, se precisa que la disposición permite que este pueda actualizar la información en la declaración anticipada, y esta actualización la puede realizar con posterioridad a las 48 horas.</p> <p>Frente a la definición de 'Comportamiento esperado', se informa que fue incluida en el artículo 1 del proyecto, con el objeto de dar claridad sobre su significado. Sin embargo, en aras de responder al comentario se informa que los comportamientos calificados en este proyecto como “comportamiento esperado” no corresponden a obligaciones categorizadas, pues un comportamiento esperado es aquel que constituye un deber del actor aduanero, cuyo incumplimiento no genera sanción, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción o da lugar a la aprehensión.</p> <p>Finalmente, se reitera que en relación con la afectación del riesgo del transportador, es preciso recordar que el comportamiento esperado no genera sanción alguna; por el contrario, es una conducta del transportador por cuanto es él quien debe cumplir unos itinerarios e informar la llegada y por lo tanto se incorpora en la gestión del riesgo.</p>
180	1/12/2023	<p>ASONAV - ASOCIACION NACIONAL DE NAVIEROS Y AGENTES MARITIMOS (direccion@asonav.org)</p>	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>“Los astilleros son “instalaciones de transformación industrial”. Cuando una nave ingresa allí, también requiere repuestos, piezas de recambio, insumos, etc. Importante que no solo se limite ya que haría imposible reparar a satisfacción una nave. Sugerimos la siguiente redacción “...sus partes, repuestos, piezas de recambio, insumos, entre otros”. Lo anterior con el fin que puedan ingresar o salir naves y sus piezas y repuestos.”.</i></p>	<p><b>Se acepta el comentario</b></p>	<p>Respecto a la solicitud, se incluyó un inciso al párrafo 2, así: <i>“También podrán ingresar a las instalaciones industriales habilitadas para los procesos de reparación o acondicionamiento de que trata el presente párrafo, las partes y/o repuestos provenientes del extranjero, necesarios para procesos de acondicionamiento, mantenimiento o reparación de embarcaciones marítimas o fluviales”.</i></p>
181	1/12/2023	<p>ASONAV - ASOCIACION NACIONAL DE NAVIEROS Y AGENTES MARITIMOS (direccion@asonav.org)</p>	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>“Con relación a este párrafo del artículo 13 llama la atención la expresión “Comportamiento Esperado.” No se conoce su significado.</i></p> <p><i>En caso en que su significado corresponda al señalado en la primera versión de proyecto de decreto, publicada en la página del Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes de las 11 am del día 17 de noviembre, consideramos como Gremio que, de ser un comportamiento esperado por parte de la Administración, no debería</i></p>	<p><b>Se acoge parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Frente a la definición de 'Comportamiento esperado', se informa que esta fue incluida en el artículo 1 del proyecto, con el objeto de dar claridad sobre su significado. Sin embargo, en aras de responder al comentario, se informa que los comportamientos calificados en este proyecto como “comportamiento esperado” no corresponden a obligaciones categorizadas, pues un comportamiento esperado es aquel que constituye un deber del actor aduanero, cuyo incumplimiento no genera sanción, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción o da lugar a la aprehensión.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la afectación del riesgo del transportador, estamos en desacuerdo con la apreciación del ciudadano, porque el comportamiento esperado del transportador obedece a que es este el que debe cumplir unos itinerarios y el que debe informar la llegada. Además, porque la información del zarpe es relevante para el control aduanero, ya que la hora de zarpe pueda dar una idea de la hora de llegada y de esa manera, las inconsistencias, pueden alertar a las autoridades nacionales sobre irregularidades.</p> <p>Respecto a la solicitud de establecer que el dato del zarpe sea informado <i>“...a través del sistema que el transportador tenga</i></p>

			<p>afectar el riesgo del Transportador.</p> <p>Adicionalmente, señala dicha definición que se afectaría el riesgo del Transportador, sin embargo, el Transportador en sí mismo, no existe en Colombia, y afectar al Agente Marítimo, como representante del Transportador, sería exigirle a este más de lo que puede dar, en la medida en que el Agente Marítimo depende de la información del Transportador, y del Agente Marítimo no depende la decisión de, zarpar o no, en una fecha determinada.</p> <p>Igualmente señala que es comportamiento esperado el informarle al declarante, cuando la relación que tiene el Transportador para el momento de zarpe es con el embarcador de la carga, quien no se encuentra en Colombia, y en caso de tener relación con alguien en Colombia, ésta no es con el declarante (agencia de aduanas) sino con el consignatario, que no siempre es el declarante.</p> <p>Con este artículo se está creando una "obligación" entre privados, ámbito que no le corresponde a la DIAN entrar a reglamentar.</p> <p>Por último, dicha información se conoce y el consignatario tiene acceso hoy en día a la misma a través del sistema propio del transportador, en razón a ello en caso en que se decida dejar el párrafo, con el cual no estamos de acuerdo, debería agregarse la expresión "...a través del sistema que el transportador tenga dispuesto para ello."</p>		<p>dispuesto para ello", se acoge el comentario, y se ajusta el artículo.</p>
182	1/12/2023	Ivan Lombana-ivanlombana5@hotmail.com	<p>Frente al artículo 7 numeral 1 y 3 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 55 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Se sugieren la modificación al numeral 1 del artículo 7 del proyecto de Decreto, considero inconveniente el cambio, toda vez que la redacción propuesta permitiría que personas condenadas por delitos como el contrabando o lavado de activos, cuyo bien jurídico es el orden económico social, puedan obtener la autorización de ejercer la actividad de agenciamiento aduanero. Es decir, el cambio sugerido abre la posibilidad que personas condenadas por delitos graves y eventualmente relacionados con la actividad que solicitan autorización. Lo anterior, toda vez que el artículo actual (Art 55, Decreto 1165) no trae esta excepción. en ese sentido, se</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario que se hace respecto al numeral 1 del artículo 55 del Decreto 1165 de 2019, se acoge el comentario, y se elimina la propuesta de modificación del numeral 1 del artículo 7 del proyecto.</p> <p>Frente al comentario del numeral 3 del artículo 55 del Decreto 1165 de 2019, la inhabilidad está prevista para las personas que tengan familiares con cargos directivos en la entidad. Para las personas que laboren en una agencia de aduanas, citadas en la norma, que tengan familiares con otros cargos en la entidad, en el evento que se presente algún conflicto de interés, es obligación del funcionario declararse impedido, o podrá ser recusado como lo consagra el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -CPACA. Por lo tanto, el impedimento no aplica para una persona que tenga vinculación con todos los funcionarios de todos los niveles de la entidad.</p>

			<p>sugiere mantener la redacción actual.</p> <p><i>El numeral 3 del artículo 7 del proyecto de Decreto propuesto permitiría ejercer la actividad aduanera a personas con familiares cercanos dentro de la Administración tributaria que hace parte de la DIAN. Allí se ejercen funciones de control e investigación en aspectos tributarios a las agencias de aduanas."</i></p>		
183	1/12/2023	Silvia Paula Gonzalez Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Con relación al presente artículo, en caso en que se mantenga el concepto de "declaración de ingreso", es importante que el concepto sea definido, en la medida en que el mismo es nuevo en la legislación aduanera, no se encuentra en el procedimiento de ingreso de mercancías ni tampoco se conoce el momento y tiempo en el que se debe presentar, ni sus efectos.</i></p> <p><i>El artículo señala "El declarante, el transportador, el agente de carga internacional, el puerto y el depósito habilitado deberán verificar que la mercancía se encuentre amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso al momento de su salida del lugar de arribo." (Subrayado fuera del texto).</i></p> <p><i>Se solicita que no se hable de declaración de importación, sino que se exija que dicha verificación se realice contra la Declaración de Despacho, Declaración Simplificada, tal y como se explicó en el punto 1 relacionado con los considerandos</i></p> <p><i>Verbalmente en diferentes reuniones se ha mencionado que una vez sometida a declaración de importación tipo anticipada se puede actualizar la información y trasladar a depósito, es un procedimiento que no está dentro del proyecto, y que de ser así, debería estar dicha posibilidad consagrada en el Decreto de forma clara. Es un aspecto que no debe quedar en resolución sino en decreto si el interés del Gobierno es mantener la declaración anticipada.</i></p> <p><i>Si la mercancía sale de Zona Primaria amparada en una Declaración, es importante que se haga un análisis integral del articulado, ya que la obligación</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario que indica que el proyecto no presenta el alcance de la declaración de ingreso, se informa que se ajustó el artículo 1 del proyecto y conforme a ello se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Frente a la petición consistente en cambiar el nombre de declaración de ingreso a declaración de despacho, no se accede a la misma ya que ello es innecesario y de hacerse implicaría un ajuste de todo el articulado en el Decreto 1165 de 2019 relativo a la declaración de importación ordinaria. Es de anotar que la referencia a la declaración de importación en este caso es genérica, para que incluya las diferentes clases.</p> <p>Frente a la falta de claridad sobre la actualización y el supuesto vacío de la norma, se informa que en los términos del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, la declaración anticipada tendrá que ser actualizada una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias.</p> <p>En todo caso, para dar mayor claridad sobre la actualización se ajustaron los artículos relativos al procedimiento de importación.</p>

			<p>actual es trasladar al depósito en una planilla o declaración de tránsito. En ese sentido debería armonizarse el articulado y hacer dentro del mismo las modificaciones o derogatorias que se requieran."</p>		
184	1/12/2023	Silvia Paula Gonzalez Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, que modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Un elemento para considerar que se trate de mercancía diferente no debería ser el salto de subpartida, cuando por ciertas características de la mercancía puede implicar un cambio de subpartida, sin que esto conlleve a que se trate de una mercancía de naturaleza diferente. Se solicita eliminar el punto i).</i></p> <p><i>No es claro cuando señala que se presente omisión o error total del serial siempre y cuando la mercancía este sujeta a restricción administrativa. ¿Es decir, si no está sujeta a restricción legal o administrativa y se tiene error en el serial, no se estaría frente a mercancía diferente?</i></p> <p><i>Se sugiere hacer claridad en el artículo "sin perjuicio del análisis integral". La figura del análisis integral debe aplicarse en cualquier fase del control aduanero y el no dejar dicha claridad podría llevar a la discrecionalidad de los funcionarios al momento de aplicar esta figura cuando se trata de entender o no que se está frente a una mercancía diferente".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual se ajustó en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria, aclarando la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas y haciendo mención del análisis integral. Por lo tanto, cuando no haya restricción legal o administrativa no se tipifica el concepto de "mercancía diferente" así haya error en el serial.</p>
185	1/12/2023	Silvia Paula González Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>Art. 1 "Descripción errada o incompleta del serial. Es la información con errores u omisiones totales o parciales en el serial cuando las mercancías no están sujetas a descripciones mínimas y restricciones administrativas."</i></p> <p><i>"No se entiende a qué mercancías hace referencia esta definición, cuando de acuerdo con la Resolución 57 todas las mercancías tienen descripciones mínimas, de acuerdo con la resolución 57. Se solicita eliminar la definición."</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario según el cual se debe precisar la definición de 'Descripción errada o incompleta del serial' por cuanto todas las mercancías tienen descripciones mínimas, se acoge la solicitud pues es cierto que todas las mercancías tienen descripciones mínimas. Por lo tanto, se ajustó la definición en el sentido de indicar que es descripción errada o incompleta en el serial aquella que se da en mercancías que requieren la información del serial como parte de las descripciones mínimas.</p>
186	1/12/2023	Silvia Paula González Anzola- (silvia.paula@gonzalezanzola.com)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Se sugiere: Modificar la declaración anticipada por</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la petición consistente en cambiar el nombre de declaración de ingreso a declaración de despacho, no se accede a la misma ya que ello es innecesario y de hacerse implicaría un ajuste de todo el articulado en el Decreto 1165 de 2019 relativo a la declaración de importación ordinaria.</p>

			<p><i>Declaración de Despacho o Declaración Simplificada. Documento en que se informe la llegada de la mercancía de forma previa a la DIAN con información mínima tales como: descripción de mercancía según factura (no descripciones mínimas), cantidades de las mercancías, subpartida arancelaria, documento de transporte, embarcador y consignatario, información relativa a si la mercancía va ser sometida al régimen de importación en zona primaria, o si va movilizarse a depósito o zona franca."</i></p>		
187	1/12/2023	Germán López Ardila(german.lopez@ccit.org.co)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Dentro de las propuestas del Proyecto de Decreto, se incluye la modificación del Artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, estableciendo que toda declaración de importación deberá ser presentada y aceptada en forma anticipada, con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional. En los considerandos del Proyecto de Decreto, señalan que la declaración de importación anticipada es un mecanismo de facilitación del comercio y la DIAN ha hecho esfuerzos para promocionar e incentivar el uso de este tipo de declaración en el sector privado.</i></p> <p><i>Al respecto, actualmente en Colombia existen 2 clases de declaración de importación anticipada: i) voluntaria y ii) obligatoria. Este último caso está circunscrito a las mercancías que determine la DIAN, teniendo en cuenta los análisis de los resultados derivados de la aplicación del sistema de administración del riesgo. En ese sentido, es importante mencionar que, ni el Acuerdo de Facilitación del Comercio (Artículo 7.1) de la Organización Mundial del Comercio o el Convenio de Kyoto (Estándar 3.25) de la Organización Mundial de Aduanas establecen o sugieren que la presentación de la documentación correspondiente a la importación previo al arribo de las mercancías deba ser obligatoria. Usualmente la declaración de importación anticipada es de carácter voluntario, por lo que los importadores que la utilizan voluntariamente lo hacen porque se acomoda a las particularidades de su operación.</i></p> <p><i>Consideramos que la obligatoriedad del uso de la declaración de importación</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>En cuanto a la afirmación de que <i>"aunque se plantea como una medida de facilitación del comercio, esta termina, por el contrario, siendo una medida cuya finalidad es incrementar sustancialmente el control aduanero"</i>, se responde que, la medida busca lograr esos dos objetivos: facilitar el comercio y hacer más efectivo el control. No puede entenderse la facilitación al comercio como una ausencia o disminución del control, sino como una forma de control eficiente y efectiva. En consecuencia, no hay lugar a la modificación sugerida, pues la norma aduanera contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada. En las demás situaciones es posible cumplir con la obligación.</p>

		<p><i>anticipada para toda mercancía que ingrese a, y tenga como destino, Colombia es un cambio que tendría un impacto enorme en las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, el Proyecto de Decreto no considera la posibilidad de una implementación o transición paulatina. Esto sin tener en cuenta los ajustes que debe realizar la DIAN a sus sistemas de información y sus procedimientos internos.</i></p> <p><i>El Gobierno nacional argumenta que esta medida es necesaria para la lucha contra el contrabando, no obstante, muy seguramente terminará afectando principalmente al sector formal. Así las cosas, y aunque se plantea como una medida de facilitación del comercio, esta termina, por el contrario, siendo una medida cuya finalidad es incrementar sustancialmente el control aduanero. Lo anterior, pues es necesario evaluar las necesidades de aumento en capacidad operativa que esto implicaría para la DIAN y la carga adicional en las aduanas del aeropuerto.</i></p> <p><i>Valga la pena mencionar que compañías cuya operación de importación es 100% aérea van a tener un impacto adicional, debido a los tiempos de tránsito tan cortos. Así pues, la exigencia de la declaración de importación anticipada requerirá un cambio en la operación logística ya que debe presentar dicha declaración 48 horas antes del arribo, lo que implica que no puede volar nada a Colombia sin la confirmación que la declaración ya fue presentada. De lo contrario, las compañías estarían expuestas a cuantiosas multas por parte de la DIAN.</i></p> <p><i>Así las cosas, sería necesario implementar un robusto control de la mercancía que viene en tránsito y detener los embarques en origen o en algún aeropuerto de conexión hasta que la declaración sea presentada. Al respecto, muchos embarques deben trasladarse a depósito aduanero para realizar la inspección previa de la carga, de modo que se pueda reunir la información necesaria para la declaración de importación (i.e. captura de números seriales para diversos productos) y verificar que se declare la información correcta en la declaración de importación.</i></p> <p><i>Sin perjuicio de las razones expuestas sobre la inconveniencia de la propuesta que toda declaración de importación deberá ser</i></p>		
--	--	---	--	--

			<p>presentada y aceptada en forma anticipada, consideramos que la DIAN también debe tener en cuenta la carga adicional que implicaría la importación anticipada una vez arribe la carga al país."</p>		
188	1/12/2023	<p>María Paula Sánchez - mariapaula.sanchez@phrlegal.com</p>	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Artículo 1 del Proyecto de Decreto (Definiciones)</p> <p>Este artículo modifica la definición de mercancía diferente y propone considerar a un "salto de subpartida" como una situación de mercancía diferente. Esto implicaría que, ante un error de clasificación arancelaria, la mercancía caiga en causal de aprehensión.</p> <p>Los errores de clasificación arancelaria generan actualmente una sanción por incurrir en inexactitud, cuando tales inexactitudes o errores conlleven un menor pago de los tributos aduaneros legalmente exigibles. La sanción aplicable es de multa equivalente al diez por ciento (10%) del valor de los tributos aduaneros dejados de cancelar (artículo 29 2.2. del Decreto 920 de 2023)</p> <p>La sanción actual parte de un principio de lesividad y proporcionalidad, al momento de imponer la sanción, ya que reconoce que únicamente es reprochable el salto de partida que implique un menor pago de tributos. Esta disposición genera un incentivo para la correcta clasificación arancelaria de los bienes.</p> <p>En este sentido, la modificación propuesta implicaría aumentar de forma desproporcionada la consecuencia jurídica del "salto de partida" sin observar criterios de lesividad y facilitación al comercio.</p> <p>La diferencia de criterios entre un importador y la autoridad aduanera podría llevar a la aprehensión de la mercancía o a una eventual sanción del 200%, generando un fuerte desincentivo a la importación de productos a Colombia.</p> <p>Consideramos que un salto de subpartida no debe ser considerado como "mercancía diferente". La clasificación arancelaria de algunos productos es controversial, pues las diferencias entre subpartidas a veces son sutiles. Incluir los saltos de subpartida como mercancía diferente podría generar complicaciones innecesarias ya que no se estaría reflejando del todo la naturaleza de la mercancía".</p>	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p>	<p>Se acoge el comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente y por lo tanto se ajustó la definición en el proyecto, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>

			<p><i>Proponemos eliminar de esta definición los saltos de subpartida".</i></p>		
189	1/12/2023	<p>María Paula Sánchez - mariapaula.sanchez@phrlegal.com</p>	<p>Frente al artículo 4 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 17 Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Artículo 4 del Proyecto de Decreto (Pago consolidado)</i></p> <p><i>Este artículo define las consecuencias de suspensión y de sanción monetaria a las que están sujetas los Operadores Económicos Autorizados (OEA) y los Usuarios aduaneros con Trámite Simplificado (UTS) en caso de no realizar el pago consolidado.</i></p> <p><i>Según lo que dispone el artículo, en caso de que un OEA o un UTS realice el pago extemporáneamente pero en el mes en que lo debía realizar, será sancionado pero no se suspenderá el beneficio de pago consolidado. Si el pago se realiza después del mes en que debía hacerse, procede la sanción del numeral 1.3. del artículo 66 del Decreto 920 de 2023 y la suspensión del beneficio por dos meses.</i></p> <p><i>Sin embargo, según lo que establece el numeral 4 del artículo 18 del Decreto 1165 de 2019, si un usuario de zona franca incumple las obligaciones que se derivan del pago consolidado tendrá lugar la pérdida de este tratamiento. Las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Decreto no modifican el numeral 4, lo que lleva a entender que la consecuencia del incumplimiento por parte de las zonas francas no cambiaría y que éstas perderían por completo el beneficio.</i></p> <p><i>Consideramos que estas consecuencias tan diferentes en el tratamiento de las zonas francas vulneran el principio de igualdad, dado que no hay una justificación para que se les imponga una consecuencia tan drástica, sin diferenciar el momento del pago y sin diferenciar si la autoridad aduanera identificó antes el incumplimiento. El tiempo máximo de suspensión en caso de que el incumplimiento sea de un OEA o de un UTS es de 6 meses, mientras que para las zonas francas se pierde el beneficio indefinidamente.</i></p> <p><i>Proponemos considerar la inclusión de las mismas consecuencias establecidas para los OEA y los UTS, a los usuarios de zonas francas, o al menos reducir las consecuencias actuales (sanciones y suspensión de la habilitación) derivadas del</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Respecto al comentario sobre el trato desigual en la aplicación de la suspensión del beneficio de pago consolidado entre los usuarios de zona franca y los usuarios operadores económicos autorizados (OEA) y usuarios de trámite simplificado, se acepta el comentario. Por lo tanto, no se modifica el artículo 17 del Decreto 1165 de 2019, pero se incluye una modificación al numeral 4 del artículo 18 para que el incumplimiento del pago consolidado dé lugar a la suspensión por seis meses, debiendo en dentro dicho término realizar el pago de los tributos aduaneros en los términos previstos en el Decreto 1165 de 2019 como condición para obtener el levante. Lo anterior en aplicación del principio de igualdad.</p>

			<i>incumplimiento de pago. Esto aseguraría un tratamiento más equitativo y proporcionado, garantizando que todos los usuarios aduaneros con el beneficio de pago consolidado puedan mantener sus operaciones en caso de incumplimiento".</i>		
190	1/12/2023	María Paula Sánchez - mariapaula.sanchez@phrlegal.com	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Artículo 8 del Proyecto de Decreto (Sociedades de Comercialización Internacional)</i>  <i>El párrafo 3 de este artículo propone que los bienes que son propiedad de una sociedad comercializadora internacional y se encuentran ubicados en zona franca, deberán regresar al territorio aduanero nacional antes de ser exportados.</i></p> <p><i>Este trámite de nacionalización previo a la exportación podría generar demoras, ineficiencias y gastos innecesarios.</i></p> <p><i>Además de las consideraciones logísticas y económicas, este requisito parece contradecir el objetivo de las sociedades de comercialización internacional de facilitar el comercio internacional de bienes producidos en el país. En este sentido, sugerimos que no se incluya esta disposición en el decreto con el fin de no afectar la flexibilidad del comercio internacional".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 8 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, se informa que la necesidad de que la mercancía de propiedad de una sociedad de comercialización internacional que vaya a ser exportada regrese al territorio aduanero nacional se sustenta en que dichas mercancías son de propiedad de un sujeto distinto a un usuario calificado de la zona franca y es este sujeto el que debería hacer la exportación desde el territorio aduanero nacional.</p> <p>Conforme a ello, no se efectuará ajuste el artículo considerando que lo que pretende la norma es armonizar los esquemas de sociedades de comercialización internacional y las zonas francas, y en ese orden siempre la venta se constituye en una importación toda vez que la sociedad de comercialización internacional se encuentra en el territorio aduanero nacional. No obstante, se ajusta este párrafo incluyendo no solo al 100% de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p>
191	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado que modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Conforme al presente artículo, donde se conciben las modificaciones a las definiciones previstas en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, expresamos lo siguiente.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Sobre la definición de Mercancía Diferente, creemos que los criterios utilizados pueden ser restrictivos, generando inseguridad jurídica y conceptual e imponiendo mayores cargas a los operadores de tráfico postal. Se debe tener en cuenta que para el régimen de envíos urgentes la descripción de la mercancía se realiza de manera genérica y no detallada. En ese orden de ideas como bien lo cita el artículo 3 de las definiciones, en la guía, la descripción debe hacerse de manera genérica para el régimen de envíos urgentes por la cantidad de elementos que contiene un envío.</i></li> </ul> <p><i>En este sentido y con el fin de no promover la posibilidad de</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se acoge el comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente y por lo tanto se ajustó la definición en el proyecto, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p> <p>La definición ha sido y sigue siendo transversal a todas las modalidades, y con la modificación realizada aplica a la modalidad de tráfico postal sin inconvenientes operativos.</p>

			<i>aprehensiones por mercancía diferente a partir de la incertidumbre que pueda generar la definición establecida en el Proyecto, solicitamos respetuosamente la supresión de dicha mención".</i>		
192	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 9 del proyecto que modifica el artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Conforme a la adición de párrafos al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, contemplamos lo siguiente:</i></p> <p><i>Respecto al Parágrafo 2 destacamos que, con el ánimo de armonizar la norma con los convenios internacionales, particularmente el Convenio de Chicago y Varsovia del Transporte Aéreo, se hace necesario precisar que las zonas a las cuales hace referencia el presente artículo tratan de áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones, necesarias para la instalación y administración de tales equipos, podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al parágrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera.</p> <p>La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada y socializada previamente a su publicación, con los responsables de la zona primaria, que está determinada no solo por las aerolíneas sino también por otras áreas que también administra el concesionario portuario o aeroportuario y en ese orden se atenderán las condiciones operativas en los lugares de arribo, para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p>
193	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al parágrafo 5 del artículo 13 del proyecto que modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Sobre el Parágrafo 5 creemos que su adición podría resultar restrictiva, disminuyendo la seguridad, estabilidad y certeza jurídica a las operaciones de comercio exterior, y podría ir en contravía de las medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados del cual trata el Acuerdo de facilitación al Comercio Exterior de la Organización Mundial de Aduanas, del convenio de Kyoto, y de la Ley Marco de Aduanas 1609 de 2013. En este sentido, amablemente se solicita su eliminación y el considerando del inciso 6 teniendo en cuenta que:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Contradice los compromisos adquiridos por el país en materia de facilitación y seguridad jurídica.</i></li> <li><i>• La presentación de la información de los documentos de transporte se encuentra debidamente establecida en el Artículo 147, y la presentación del informe de inconsistencias respecto de lo presentado con lo efectivamente descargado, se encuentra debidamente establecida Artículo 151, y en ninguna circunstancia se contempla que la una obste la obligación de la otra; por lo que no es clara la justificación de</i></li> </ul>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En atención al comentario de la ciudadana, se indica que el objeto del parágrafo 5 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado mediante el artículo 13 del proyecto de decreto, es establecer que la posibilidad que tiene el transportador de corregir los errores de transcripción que correspondan a la información sobre el manifiesto de carga y/o los documentos de transporte o los errores en la identificación de las mercancías, cometidos por el transportador o el Agente de Carga Internacional, a través del informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, solo sirve para evitar que la mercancía indebidamente manifestada quede en causal de aprehensión, pero no sirve para evitar la sanción que corresponde por no haber cumplido con la obligación de presentar en debida forma los documentos de viaje.</p> <p>Ello debe ser así, porque es una obligación de los transportadores presentar los documentos de viaje en los términos y condiciones que exija el Decreto 1165 de 2019, pues si no hubiese sanción o consecuencia por el incumplimiento de dicha exigencia no podría hablarse de una obligación.</p> <p>No obstante, se resalta que teniendo en cuenta que la redacción del parágrafo 5 no es lo suficientemente clara para algunos ciudadanos, se procede a realizar el ajuste del artículo 13 del proyecto.</p> <p>Es de precisar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador, como del agente de carga e importador y del declarante de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso</p>

			<p>adición de este párrafo, ni el considerando del inciso 6.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No se afecta el debido control aduanero, ni se ha afectado desde su entrada en vigor en el año 2019.</li> <li>La adición de este párrafo desconoce la realidad de la operación logística del transporte de mercancías perecederas, envíos urgentes, y material radioactivo, entre otros, que, por razones de capacidad, peso y balance de las aeronaves, podrían ser embarcados en último momento.</li> </ul> <p>La norma vigente desde el año 2019 se viene cumpliendo sin ningún inconveniente hasta la fecha.</p>		<p>que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p>
194	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al párrafo 6 del artículo 13 del proyecto que modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Respecto al Parágrafo 6 destacamos que su adición resulta contraria al acuerdo de Chicago y al acuerdo de Varsovia ratificados por el país, respecto del transporte aéreo. En particular, respecto de la responsabilidad de los transportadores frente al contenido de las "mercancías". El transportador aéreo, sólo puede ser responsable por la información relacionado con los bultos (carga), y el Manifiesto de Carga (documentos de transporte directos).</i></p> <p><i>Por otro lado, creemos que se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada. No existe una empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías, porque su rol es de intermediario de la modalidad de envíos urgentes y no es de transportador. Sugerimos aclararlo.</i></p> <p><i>Adicionalmente, no es claro cuál es el objetivo del reporte si hoy en día, tanto la aerolínea como el intermediario en momentos distintos con base en sus responsabilidades están obligados a reportar sobrantes y faltantes de acuerdo con su rol en el sistema y en el sistema informático, con cada uno de sus detalles. Ej. El transportador rol (formato 1207) proceso de carga, faltantes, sobrantes e inconsistencias.</i></p> <p><i>Por lo anterior, consideramos pertinente suprimir la referencia al transportador, modificando la redacción de la siguiente manera: "la empresa de mensajería especializada será</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>En atención al comentario según el cual "Se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada" y al comentario según el cual "No existe una empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías, porque su rol es de intermediario de la modalidad de envíos urgentes y no es de transportador. Sugerimos aclararlo", se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad. Por lo tanto, se acoge parcialmente el comentario en este sentido y para precisar que se trata de carga y no de mercancía, porque el informe de descargue se predica de la carga y no sobre mercancía</p> <p>También es de precisar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador como del agente de carga e importador y del declarante de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>En relación con el comentario según el cual "El transportador aéreo, sólo puede ser responsable por la información relacionado con los bultos (carga), y el Manifiesto de Carga (documentos de transporte directos)" se responde que su obligación de presentar informe de descargue e inconsistencias se limita a las inconsistencias detectadas en bultos.</p> <p>En cuanto al comentario según el cual "no es claro cuál es el objetivo del reporte si hoy en día, tanto la aerolínea como el intermediario en momentos distintos con base en sus responsabilidades están obligados a reportar sobrantes y faltantes de acuerdo con su rol en el sistema y en el sistema informático, con cada uno de sus detalles", se informa que la razón de ser del párrafo 6 es dar certeza en cuanto a que la posibilidad de presentar informe de descargue e inconsistencias también está en cabeza de los intermediarios.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto se acoge el comentario parcialmente ya que se ajustó la redacción para mejor entendimiento.</p>

			responsable de entregar, a través de los Servicios Informáticos Electrónicos de la DIAN, el informe de descargue e inconsistencias de la mercancía consolidada, en los términos y condiciones previstos en el presente artículo”.		
195	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al parágrafo 7 del artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“Con respecto al Parágrafo 7 resaltamos que determinar conductas aspiracionales o esperadas puede ir en contravía del régimen aduanero, partiendo de su construcción conceptual, técnica y jurídica. Existen catálogos de obligaciones para los usuarios aduaneros que, de no cumplirse, puede acarrear sanciones que igualmente ya se encuentran enlistadas y estipuladas. Así, destacamos que la adición de este parágrafo desconoce la realidad comercial y operativa del transporte aéreo.</i></p> <p><i>Por una parte, el alcance de la medida para todas las operaciones de importación que, en adelante estarán obligadas a presentar declaraciones anticipadas, podría ser desproporcionada y altamente compleja frente al volumen de documentos por cada vuelo. Por otra parte, el transportador aéreo no tiene información, ni manera, de contactar a los declarantes en Colombia. La relación comercial de los transportadores aéreos es con las agencias de carga (ACI), no con los declarantes. En todo caso, correspondería a los ACI brindar información a sus clientes. Adicionalmente, todas las aerolíneas cuentan con sistemas de seguimiento en tiempo real (Live Tracking) que permite al dueño de la carga hacer personalmente el seguimiento internacional de sus envíos, incluido el despegue de la aeronave. Por último, no se entiende a que se refiere con “comportamiento esperado”.</i></p> <p><i>Dicho lo anterior, consideramos pertinente suprimir en el presente artículo y en la totalidad del Proyecto de Acto Administrativo, la mención a “comportamiento esperado” evitando confusiones e incertidumbre jurídica”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al parágrafo 7, adicionado al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 mediante el artículo 13 del proyecto, no se acoge la sugerencia, por cuanto la entrega de la información del zarpe no es una obligación, sino como su nombre lo indica es un comportamiento que se espera del usuario. En este orden, se incluye la definición de este nuevo concepto para mayor claridad. Es preciso anotar que este concepto no genera sanción, pero es importante para determinar el riesgo que representa el ingreso de una mercancía de origen extranjero al Territorio Aduanero Nacional, por eso, su incumplimiento será tenido en cuenta por el sistema de administración riesgo.</p> <p>Por lo tanto, no hay lugar a hacer la modificación propuesta al proyecto de decreto, ya que no se pretende, ni se puede establecer una sanción por el incumplimiento de este comportamiento.</p>
196	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 16 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Conforme al presente artículo, donde se modifica el parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, exponemos lo siguiente:</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 16 del proyecto, según el cual la modificación del parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 crea obligaciones para los transportadores que resultan contrarias a los acuerdos internacionales, respecto del transporte aéreo, se responde que el espíritu de la modificación al Decreto 1165 de 2019 es que todas las mercancías solo puedan ser trasladadas al amparo de una declaración, ya sea de importación o de ingreso. En consecuencia, quien sería responsable de la mayoría de las obligaciones que conlleva un traslado es el declarante, no el transportador y, por ende, no se</p>

		<p><i>Creemos que las modificaciones de este párrafo, adicionando obligaciones al transportador aéreo respecto de la mercancía y las declaraciones de importación y/o las declaraciones de ingreso, resultan contrarias a los acuerdos internacionales respecto del transporte aéreo y de la realidad operativa internacional del comercio exterior.</i></p> <p><i>Por una parte, la responsabilidad de los transportadores frente al transporte de carga internacional recae sobre el número de bultos y los documentos de transporte directamente elaborados por el transportador, y no sobre las "mercancías" (Convenio de Chicago y Convenio de Varsovia). En tal sentido, la imposición de nuevas obligaciones de "verificación" sobre las "mercancías", excede la naturaleza del transportador aéreo, y va en contravía de los acuerdos internacionales suscritos por el país, y las prácticas internacionales. Por otra parte, la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, resulta contraria a la realidad del comercio exterior, y a los compromisos del país en materia de facilitación de las operaciones (reducción de costos y tiempos), simplificación de los trámites, y sostenibilidad (eliminación de papel). El traslado a depósito se entiende para las mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y, por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo.</i></p> <p><i>Adicionalmente, creemos que no es clara la diferencia entre la declaración de importación, y la declaración de ingreso, y la verificación documental de un tercero, cuando el control aduanero lo ejerce la autoridad aduanera a través de los sistemas informáticos. Las planillas de envío se elaboran electrónicamente a través de los SIE para los traslados que han sido autorizados por la DIAN.</i></p> <p><i>En este sentido, solicitamos respetuosamente aclarar y precisar el alcance de este párrafo y a eliminación de la referencia al transportador y precisar el alcance de responsabilidades "según el caso".</i></p>	<p>contravienen las disposiciones contenidas en los acuerdos internacionales.</p> <p>Es por ello que los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados por los artículos 16 y 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, establecen que <i>"Para trasladar mercancías a un depósito habilitado en la misma jurisdicción o a una zona franca, el transportador o el agente de carga internacional o el puerto o el depósito habilitado, según el caso, deberá entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN la información requerida para la expedición de la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento junto con la declaración de importación o la declaración de ingreso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo. Así mismo, deberán verificar que la mercancía precintable lleve instalado un dispositivo de seguridad" y que "El depósito o el usuario operador de la zona franca, según corresponda, recibirán del transportador o del agente de carga internacional o del puerto, la planilla de envío y la declaración de ingreso o la declaración de importación según sea el caso".</i></p> <p>No obstante, de acuerdo con las sugerencias presentadas, se ajustó la redacción de estos artículos para mayor claridad y seguridad jurídica.</p> <p>Ahora bien, en cuanto al reparo frente a la obligación de adjuntar la declaración de importación y/o la declaración de ingreso a la salida del lugar de arribo, por cuanto <i>"El traslado a depósito se entiende para las mercancías que precisamente se encuentran en proceso de nacionalización y por ende, aun no cuentan con una declaración para salir del lugar de arribo"</i>, se responde que precisamente con este proyecto cambia el procedimiento de importación, haciendo posible que el traslado de la mercancía a depósito o zona franca se haga al amparo de una declaración.</p> <p>En efecto, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación.</p> <p>Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos.</p> <p>Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago.</p> <p>El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p> <p>Adicionalmente, es de precisar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador como del</p>
--	--	--	---

					<p>agente de carga e importador y del declarante, de acuerdo con los convenios internacionales y no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p> <p>No obstante, de acuerdo con las sugerencias presentadas, se ajustó la redacción de estos artículos para mayor claridad y seguridad jurídica.</p> <p>Finalmente, frente a la solicitud de aclaración sobre la declaración de ingreso, se acepta el comentario, razón por la cual se ajustó el artículo 1 del proyecto para incluir dicha definición en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p>
197	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Consideramos oportuno aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca. La falta de coherencia normativa resultaría en graves afectaciones para toda la cadena logística".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 17 del proyecto, según el cual <i>"se solicita aclarar y precisar el alcance de la declaración de importación y/o la declaración de ingreso para la salida de lugar de arribo y consecuentemente, para la autorización del ingreso al depósito o zona franca"</i>, se informa que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En cuanto al alcance, se informa que los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados por los artículos 16 y 17 del proyecto, establecen que <i>"Para trasladar mercancías a un depósito habilitado en la misma jurisdicción o a una zona franca, el transportador o el agente de carga internacional o el puerto o el depósito habilitado, según el caso, deberá entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN la información requerida para la expedición de la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento junto con la declaración de importación o la declaración de ingreso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo. Así mismo, deberán verificar que la mercancía precintable lleve instalado un dispositivo de seguridad"</i> y que <i>"El depósito o el usuario operador de la zona franca, según corresponda, recibirán del transportador o del agente de carga internacional o del puerto, la planilla de envío y la declaración de ingreso o la declaración de importación según sea el caso"</i>.</p> <p>No obstante, de acuerdo con las sugerencias presentadas, se ajustó la redacción de estos artículos para mayor claridad y seguridad jurídica.</p>
198	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"A partir de la modificación del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, consideramos relevante lo siguiente:</i></p> <p><i>• Creemos que, al establecerse la presentación de todas las declaraciones de importación de manera anticipada, no como un incentivo, sino como una obligación aduanera para todas las operaciones de comercio exterior, sin excepción, resulta necesario armonizar la norma con la realidad del comercio exterior según modo de</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems</p>

			<p>transporte y naturaleza de la mercancía.</p> <p><i>Por una parte, el término de 48 horas a la llegada de la mercancía al TAN no está alineado a la realidad aérea y de la naturaleza de las mercancías que ingresan por este modo de transporte. Se debe tener en cuenta que los embarques aéreos en los aeropuertos de origen y/o tránsito dependen del tipo de producto, de la capacidad disponible y del peso y balance de la aeronave, y no de las declaraciones de importación que se hayan presentado o de la oportunidad de su presentación. Por esta razón, amablemente solicitamos aclarar el alcance de este artículo así: a) para las entregas en lugar de arribo únicamente, b) exceptuando mercancías perecederas, productos farmacéuticos, mascotas, material radioactivo, repuestos y motores de aviones de mantenimientos no programados (daños imprevistos), envíos urgentes y mensajería express, y demás mercancías que requieran ser embarcadas en menos de 48 horas, y c) oportunidad para presentar la declaración anticipada hasta antes de la llegada del medio de transporte.</i></p> <p><i>Por otra parte, en cuanto a la actualización de las declaraciones una vez presentado el informe de inconsistencias, se debe tener en consideración que se requerirá que el transportador migre al sistema SYGA, ya no unas pocas guías, sino todo el vuelo, lo que supone una mejor funcionalidad del servicio".</i></p>		<p>señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Adicionalmente, respecto del término de 48 horas, se precisa que ese es un plazo para declarar antes de la llegada al Territorio Aduanero Nacional, pero no es un término para embarcar las mercancías o para desaduanarlas. Dicho término solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se puede declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4.</p> <p>Respecto de la complejidad operativa, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones.</p> <p>Además, si el motivo de preocupación son los adelantos en los itinerarios, se informa que se ajustó el artículo 175 del decreto 1165 de 2019, para contemplar estos escenarios y que se tengan en cuenta los documentos y medios probatorios que demuestren esta circunstancia.</p> <p>Finalmente, si la preocupación es que se embarque mercancía a último momento, y que esta no sea declarada anticipadamente, se precisa que en estos casos, el párrafo 5 contempla la imposición de una sanción que deberá ser liquidada actualizando la declaración que se haya presentado o presentando una declaración inicial en la que se liquide la sanción</p> <p>En cuanto al comentario relativo al sistema, se precisa que se están haciendo las actualizaciones necesarias para hacer funcionar el nuevo procedimiento, y que se estableció en el artículo 64 del proyecto que los artículos dependientes del sistema solo entrarían a regir cuando estuviera probado el funcionamiento de los ajustes y se hayan realizado las capacitaciones, pruebas y demás actividades necesarias para la óptima implementación de los sistemas informáticos electrónicos.</p>
199	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 23 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Reiteramos la respetuosa solicitud de precisar que las zonas para la instalación y administración de los equipos de inspección no intrusiva son áreas diferentes a las bodegas de las aerolíneas y/o ground handlers. Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas bodegas no cuentan con los espacios, ni condiciones, necesarias para la instalación y administración de tales equipos, y podría inducir a sanciones por interpretación analógica o extensiva de la norma".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la DIAN, como máxima administración aduanera. La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada, socializada y publicada previamente con los responsables de la zona primaria, que está determinada no solo por las aerolíneas sino también por otras áreas que también administra el concesionario y en ese orden se atenderán las condiciones operativas en los lugares de arribo, para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p>
200	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 35 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 257 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Frente a este artículo que modifica el inciso 3 del artículo</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con los puntos señalados, se informa que para la implementación de los artículos que establecen los nuevos procedimientos, se está trabajando en modificaciones a los sistemas informáticos electrónicos y que la entrada en vigencia de dichos artículos solo ocurrirá cuando se compruebe que los ajustes a los sistemas informáticos electrónicos de la entidad funcionan, para lo cual se harán pruebas con los funcionarios y con todos los actores de la cadena logística para garantizar la</p>

			<p>257 del Decreto 1165 de 2019 destacamos que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Actualmente no hay formulario que determine que la aerolínea entregue al operador de envíos urgentes físicamente la carga en zona primaria. El operador necesita sacar su carga rápido antes de las 12 horas. Los tiempos en los que un operador con un volumen importante está sacando carga de zona de arribo en un tiempo no mayor a 15 horas hábiles, desde que recibe físicamente la carga en zona de arribo /primaria.</i></li> </ul> <p><i>El 1178 no es un formulario que indique que el operador Courier recibió físicamente la carga. Si la DIAN quiere medir tiempos desde el formulario 1178, los operadores requerirán 3 días hábiles antes de cerrar el formulario 1314.</i></p> <p><i>Adicionalmente, creemos importante que se detalle ¿Como la DIAN podrá verificar que la carga evidentemente la entregó al operador la aerolínea? ¿Cuál es el insumo que se lleva la DIAN si no logra ajustar el sistema informático para tener la incidencia de arribo y entrega de la carga en el depósito en zona primaria?.</i></p>		<p>óptima implementación de estas medidas, y en ese orden se expedirá la resolución reglamentaria que soporte este procedimiento.</p> <p>Así las cosas, se está trabajando en modificaciones a los sistemas de la entidad para permitir el registro de la información requerida.</p>
201	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 48 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo indirecto, surge la inquietud frente a la falta de depósitos en lugar de arribo. Específicamente, los aeropuertos del país no cuentan con depósitos habilitados en lugar de arribo, salvo el aeropuerto de Bogotá que tiene un solo CDLI (Centros de Distribución Logística Internacional). Por tal motivo, no hay claridad frente a la aplicabilidad del presente artículo en los aeropuertos internacionales distintos al de la capital y qué sucederá cuando el CDLI de Bogotá no cuente con capacidad para recibir transbordos indirectos".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En primer lugar, debe indicarse que el comentario no contiene una solicitud de modificación, sino una solicitud de explicación. En ese sentido, no procede modificación alguna.</p> <p>Frente al comentario, se debe indicar que la limitación de los transbordos a depósitos en lugar de arribo obedece a que se pretende ejercer un mejor control de las mercancías, por lo cual, por regla general, no se permitirán transbordos indirectos de mercancías bajo control aduanero a través de depósito ubicados fuera de lugar de arribo, excepto cuando haya sido declarada una contingencia operativa.</p> <p>De esta manera, por regla general un transbordo indirecto solo podrá llevarse a cabo en lugar de arribo. Así, en aquellos lugares de arribo que no cuenten con un depósito, no podrán realizarse transbordos indirectos, ni podrán realizarse dichos transbordos por fuera del lugar de arribo, aun cuando dentro no haya depósitos.</p> <p>Sin embargo, en el artículo 181 del proyecto ajustado conforme a los comentarios, se dejó abierta la posibilidad de realizar de transbordos indirectos por fuera de lugar de arribo, cuando se declare una contingencia operativa.</p>
202	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente al artículo 58 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 736 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"La mercancía cuando queda en abandono genera una incidencia en la operación de los intermediarios, son envíos que no son susceptibles de incorporarse de nuevo en la declaración consolidada de</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se acepta el comentario aclarando y definiendo los roles de las diferentes actividades, precisando que los paquetes postales o envíos urgentes en situación de abandono que se encuentren ubicados en los depósitos de envíos urgentes habilitados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN podrán ser vendidos al consignatario o a su propietario, por la respectiva Dirección Seccional, siempre y cuando se paguen previamente los gastos de transporte y de almacenamiento a que hubiere lugar, al depósito habilitado donde se encuentre la mercancía, así como el monto correspondiente al ciento por ciento (100%) sobre el avalúo de las mercancías, en la forma que disponga la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. Lo</p>

			<p><i>pagos por parte del operador de envíos urgentes. En este sentido, destacamos que no es claro ¿quién realiza la declaración simplificada?; ¿Hay una declaración especial para estas operaciones? ¿Es la misma simplificada?</i></p> <p><i>Cuando la norma indica depósitos habilitados, ¿son los depósitos de envíos urgentes?</i></p> <p><i>Por otro lado, creemos que se debe revisar la modificación al valor del rescate, puesto que se propone al quince por ciento (15%), cuando en el numeral 1 del Art 293 indica el 10%. Finalmente, ¿Como se liquidan esos valores de costo de la Dian en depósito, la Dian nos informara este valor? ¿Quién suministra el acto administrativo emitido por la Dian?.</i></p>		<p>anterior, siempre y cuando no se trate de mercancías sujetas a restricciones legales y administrativas, a menos que estas se superen.</p> <p>Es decir, no se trata de una legalización. No es un rescate en términos aduaneros; es una entrega por venta, previo pago del 100% del valor de la mercancía a favor y en la forma que reglamente la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN para el efecto.</p>
203	1/12/2023	María Claudia Lacouture P. - AMCHAM COLOMBIA	<p>Frente a la solicitud de adición de un artículo al proyecto que modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana solicita:</p> <p><i>“En aras de aportar a la construcción del presente proyecto normativo, queremos poner a consideración los siguientes puntos, con el objetivo de que, a través de un artículo nuevo, se adicione un inciso al Parágrafo 1 del artículo 466 del Decreto 1165 de 2019. En este sentido, destacamos que:</i></p> <p><i>Que el texto del parágrafo 1 es tomado del Artículo 416 del Decreto 390 de 2016, por el cual se armonizaba la regulación aduanera en materia de autorización y trámite del transbordo, como resultado de la revisión de la política comercial del país ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).</i></p> <p><i>Que el Decreto 390 de 2016 fue derogado por el Decreto 1165 de 2019, sin consideración alguna a las disposiciones que se contenían en este artículo, y que desde entonces no se ha publicado un nuevo proyecto de reforma que permitiera su inclusión.</i></p> <p><i>Que teniendo en cuenta la operación logística y la facilitación a las operaciones de transbordo directo, se hace necesario incluir la posibilidad de dejar las mercancías en las bodegas del transportador / ground handler, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional, que permita dar continuidad a los transbordos directos conforme con las frecuencias, capacidad e</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>En relación con la solicitud de adición de un parágrafo al artículo 466 del Decreto 1165 de 2019, no se acoge la solicitud porque, al no haberse sido previsto dicho cambio en el proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, no se puede implementar. Además, de implementarse sería necesario que los terceros se pronuncien.</p> <p>De otra parte, se precisa que las medidas propuestas y que fueron en su momento adoptadas para atender la emergencia sanitaria por el COVID-19, que afectó los itinerarios aéreos, fueron temporales y no deben ser la regla general, máxime cuando, con anterioridad a la mencionada emergencia no se requerían. Ahora bien con las nuevas disposiciones que requieren mayor disponibilidad de áreas en los lugares de arribo para atender las inspecciones físicas, documentales y no intrusivas, así como las inspecciones previas, no es conveniente en este momento permitir que las mercancías objeto de transbordo se almacenen por un término tan amplio, ya que los transportadores deben organizar sus procesos logísticos, para que las mercancías cumplan con la figura, que es cambio de medio de transporte para el destino final.</p>

			<p>itinerarios de las operaciones aéreas desde y hacia Colombia.</p> <p>Que la ampliación del término de permanencia de los descargues directos en las bodegas del transportador no afecta el debido control aduanero, y por el contrario genera eficiencias tanto para la operación aérea, como para las autoridades de control, tal como quedó demostrado durante la emergencia sanitaria, cuando se adoptó la misma medida de manera transitoria.</p> <p>Que la suspensión de las buenas prácticas y las medidas transitorias adoptadas en el marco de la emergencia sanitaria por la COVID 19, ha representado un retroceso logístico, con grandes sobrecostos principal HUB de conexiones para la región.</p> <p>Así las cosas, proponemos el siguiente inciso para ser adicionado al parágrafo 1 del artículo 466 del Decreto 1165 de 2019:</p> <p>“Cuando la salida al extranjero no se pueda hacer dentro del plazo autorizado para la ejecución del transbordo, las mercancías podrán permanecer en un depósito temporal del lugar de arribo hasta por el término previsto en el artículo 98 de este Decreto. Durante el plazo autorizado las mercancías continúan bajo el régimen de transbordo. Para el modo aéreo, el transportador podrá optar por dejar las mercancías en sus bodegas del lugar de arribo, por un término hasta de quince (15) días contados a partir de la fecha de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional.”.</p>		
204	2/12/2023	Angélica Peña Preciado – ANDI (apena@andi.com.co)	<p>Frente al artículo 64 del proyecto, la ciudadana indica:</p> <p>“1. De acuerdo con lo manifestado por la Dirección de Aduanas en relación con la importancia de realizar planes piloto y asegurar la operatividad de los ajustes propuestos en el borrador para las declaraciones de ingreso aplicables a zonas francas, solicitamos respetuosamente ampliar el plazo planteado por la entidad para la expedición, publicación y entrada en vigencia del Decreto.</p> <p>Para el sector de zonas francas, la figura de la declaración de ingreso requiere un trabajo conjunto entre la entidad y los usuarios de zonas francas que permita cumplir con los objetivos de mejora de la información suministrada al mismo tiempo que se busque la agilidad en los procedimientos y el flujo correcto</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario, se indica que para implementar el nuevo procedimiento se estableció que la vigencia de los artículos relacionados con la declaración de ingreso estará sujeta al funcionamiento de los ajustes en los Servicios Informáticos Electrónicos. Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden solo se hagan efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los usuarios y demás actores del procedimiento de importación.</p> <p>Adicionalmente, la entrada en funcionamiento de los ajustes a los sistemas se hará de la mano con los usuarios, quienes participaran en las pruebas a los sistemas y a quienes se orientará sobre los cambios para que actualicen sus sistemas. Además, se les informará de la entrada en funcionamiento de estos.</p> <p>Es decir, todos aquellos artículos que dependen de ajustes de los Sistemas Informáticos Electrónicos de la entidad entraran en vigor de forma conjunta una vez se pruebe el funcionamiento de los ajustes, y aquellos que no, entraran en vigor de forma conjunta 15 días después de publicada la norma.</p> <p>Por lo tanto, no procede la solicitud de ampliar el plazo para la entrada en vigor del proyecto de decreto pues el proyecto condiciona la entrada en vigencia de los artículos relativos al</p>

			<p>de las operaciones de ingreso y salidas de mercancía hacia y desde zonas francas.</p> <p>2.De acuerdo con el Artículo 64 del proyecto los artículos 16 al 18 entran en vigencia dentro de los 15 días siguientes a la publicación del decreto. En estos artículos se hace referencia a las declaraciones de ingreso que requieren de ajustes en el sistema informático y la revisión de los procedimientos relativos a zonas francas.</p> <p>Por lo anterior, respetuosamente solicitamos que estos artículos no entren en vigencia dentro del plazo previstos sino que se considere un periodo más amplio de transición”.</p>		<p>nuevo procedimiento de la declaración de ingreso a la entrada en funcionamiento de los ajustes en el sistema.</p> <p>No obstante, se ajustó la redacción del artículo de vigencias para dar claridad sobre el momento de entrada en vigencia del proyecto y para incluir los artículos relativos a nuevos requisitos para zona franca.</p> <p>Así mismo, se adicionó la definición de declaración de ingreso al artículo 1 del proyecto, para incluirla en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p>
205	2/12/2023	Angélica Peña Preciado – ANDI (apena@andi.co m.co)	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“1. En el párrafo 2 se abre la posibilidad de expedir Certificado al Proveedor, siempre y cuando los bienes sean 100% nacionales. Celebramos la iniciativa de la entidad de contemplar la expedición del certificado para ventas de usuarios de zonas francas a comercializadoras internacionales.</p> <p>Con el objetivo de que la norma tenga en cuenta los encadenamientos a nivel regional y global, sugerimos incluir un criterio técnico que permita que se tengan como 100% nacionales bienes que hayan utilizado materias primas o insumos que hayan sido nacionalizados.</p> <p>2. En el Parágrafo 3, solicitamos a la entidad tener en cuenta que desde el punto de vista logístico ingresar al territorio nacional mercancía que vaya a ser objeto de exportación representa costos adicionales que desconocen la vocación de internacionalización de las zonas francas.</p> <p>Teniendo en cuenta que el proyecto contempla la Solicitud de Autorización de Embarque para exportación desde zonas francas, la entidad podrá tener control de la operación y por lo tanto se cumple con los objetivos de control y trazabilidad.</p> <p>Solicitamos eliminar este condicionamiento”.</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al primer comentario, se acepta la propuesta. Por lo tanto, se ajusta este párrafo incluyendo no solo al 100% de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>Frente al segundo comentario, se informa que la necesidad de que la mercancía de propiedad de una sociedad de comercialización internacional que vaya a ser exportada regrese al territorio aduanero nacional se sustenta en que dichas mercancías son de propiedad de un sujeto distinto a un usuario calificado de la zona franca, y es este sujeto el que debería hacer la exportación desde el territorio aduanero nacional. Por lo tanto, el condicionamiento no puede ser eliminado.</p>
206	2/12/2023	Angélica Peña Preciado – ANDI (apena@andi.co m.co)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 17 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, se responde teniendo en cuenta la solicitud, se procede a modificar los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados con los artículos 16 y 17 del proyecto</p>

			<p>"1. Durante las jornadas de socialización del proyecto, se planteó que la labor de verificación de la declaración de ingreso frente a la mercancía en zona franca se haría en las instalaciones de los usuarios industriales.</p> <p><i>Esto obedece a que el usuario operador, al ingreso de la mercancía a la zona franca, gestiona pesos y volúmenes pero la realidad es que la mercancía se desconsolida y está en custodia del usuario industrial o del usuario comercial, según corresponda.</i></p> <p><i>Solicitamos incluir expresamente este procedimiento y modificar el Artículo 17 del proyecto que pone en cabeza del usuario operador este procedimiento. Este es un elemento fundamental de la operación y que tiene efectos directos en las obligaciones del declarante no podría dejarse para la resolución reglamentaria".</i></p>	<p>publicado para comentarios de la ciudadanía, para precisar quién es el responsable de cada obligación y diligencia en lugar de arribo. Adicionalmente, se precisó la redacción para hacer referencia al usuario de zona franca de manera general, por cuanto la mercancía puede venir consignada a un usuario calificado, a un usuario autorizado o al usuario operador y en cada caso, este deberá responder por la declaración de ingreso en cada caso.</p> <p>Es de precisar que este artículo establece el procedimiento para el ingreso de la mercancía a la zona franca y la recepción de la misma está en primera instancia cabeza del usuario operador y el artículo precisa el procedimiento y actividades a realizar en esa etapa de ingreso. Una vez recibida la mercancía por parte del usuario industrial o comercial, este último debe incluir la información correspondiente en los Sistemas Electrónicos Informáticos de zona franca. Por lo tanto, las responsabilidades y etapas del proceso están vía decreto, pero el detalle de estos se desarrolla vía resolución y como lo dispone y permite la ley marco de aduanas.</p>	
207	2/12/2023	Paola Buendía García – ANDI	<p>Frente al proyecto de decreto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>1. <b>Artículo 1.</b> Adición y modificación de definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p><i>Las adiciones y cambios en las definiciones de "mercancía diferente" y de "descripción errada o incompleta del serial" preocupan al empresariado, pues resulta muy impactante y preocupante, que por simple cambio de subpartida una mercancía se considere diferente y ello implique legalizar y en consecuencia pagar un rescate, y no resulta claro tampoco la relación pretendida con mercancías que tengan o no restricciones legales y administrativas aplicables. En este caso es importante que se regule en la forma como hoy en día aparece en el num. 4 del párrafo del art. 578, norma que existe, pero infortunadamente no se aplica.</i></p> <p>2. <b>Comentario ANDI Artículo 9.</b> Adición de los párrafos 1 y 2 al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019. <b>Lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero.</b></p> <p><i>Respecto al párrafo 2, es importante que se consideren las condiciones de operación de los</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario</b></p>	<p><b>Frente al comentario al artículo 1 del proyecto,</b> se informa que se ajustó la definición de mercancía diferente en el proyecto, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p> <p><b>Frente al comentario al artículo 9 del proyecto,</b> se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretendiendo hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera.</p> <p>La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada y socializada previamente a su publicación con los responsables de la zona primaria, que está determinada no solo por las aerolíneas sino también por otras áreas que también administra el concesionario portuario o aeroportuario y en ese orden se atenderán las condiciones operativas en los lugares de arribo, para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p> <p><b>Frente al comentario al artículo 14 del proyecto,</b> se informa que la redacción de este artículo establece como optativo que la entrega pueda hacerse en las instalaciones del puerto o en las instalaciones del depósito o zona franca al que venga destinado por cuanto abre la opción al agente de carga internacional o el puerto. Sin embargo, a nivel de resolución podrá aclararse el tema en caso de ser necesario.</p> <p><b>Frente al comentario al artículo 18 del proyecto,</b> se informa que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que la regla general sea que todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando.</p> <p>Sin embargo, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto</p>

	<p>lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero, en el momento de definir la ubicación de los equipos de inspección no intrusiva.</p> <p><i>El objetivo es que no se impacte el flujo operativo de los lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y/o viajeros ni su servicio; y esto podría suceder si al ubicar los equipos de inspección se seleccionan lugares en donde la infraestructura, la capacidad o la operación no lo permiten.</i></p> <p><i>Se recomiendan las siguientes opciones de redacción:</i></p> <p>Opción 1: "Parágrafo 2. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN podrá instalar y administrar equipos de inspección no intrusiva en los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero. En consecuencia, es obligación de los titulares de las zonas de ingreso y salida permitir y facilitar la instalación de estos equipos. <u>Para la instalación de los equipos de inspección no intrusiva, se tendrá en cuenta la capacidad, condiciones de operación e infraestructura de los lugares de arribo, de manera que se mantengan las condiciones óptimas de operación y no se afecte la prestación del servicio. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 3.</u>"</p> <p>Opción 2: "Parágrafo 2. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN podrá instalar y administrar equipos de inspección no intrusiva en los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero. En consecuencia, es obligación de los titulares de las zonas de ingreso y salida permitir y facilitar la instalación de estos equipos. <u>Con el fin de optimizar los flujos operativos que permitan lograr eficiencias en la movilización de la carga y la capacidad instalada de los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y mercancías, les corresponderá a éstos definir el lugar de ubicación de dicha tecnología. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 3.</u>"</p> <p>3. <b>Comentario Andi Artículo 14. Modificación del inciso</b></p>	<p>1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada, las cuales fueron complementadas, conforme a los comentarios, agregando entre otras: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Frente a los supuestos desconocimientos de los compromisos internacionales adquiridos por el país en materia de facilitación, se informa que la medida busca lograr la facilitación el comercio y hacer más efectivo el control. No puede entenderse la facilitación al comercio como una ausencia o disminución del control, sino como una forma de control eficiente y efectiva. De otra parte, se precisa que de la lectura de los acuerdos no se puede deducir ninguna recomendación tendiente a prohibir la exigencia de la declaración anticipada, de hecho, la información anticipada es una herramienta indispensable para una óptima labor del sistema de gestión de riesgos.</p> <p>Frente al tiempo de transición para implementar la declaración anticipada, se informa que el proyecto condiciona la entrada en vigor de los artículos relativos al nuevo procedimiento de importación a la entrada en funcionamiento de los ajustes en el sistema SYGA, a que se cumplan todos los pasos para la óptima implementación y puesta en marcha, lo cual incluye la capacitación de los usuarios y las pruebas con los sistemas de los usuarios.</p> <p>Frente a la pregunta relativa a qué destino tendrá el beneficio consistente en no tener que presentar declaración anticipada que poseen actualmente los importadores con calidad de Operador Económico Autorizado (OEA), se responde que dicho beneficio desaparece, tal y como se evidencia en el artículo 65 del proyecto, según el cual se deroga el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019 una vez se certifique la entrada en funcionamiento de los Servicios Informáticos Electrónicos correspondientes.</p> <p>Respecto de la solicitud de incluir como excepción a las importaciones en el marco del Programa de Fomento a la Industria Automotriz -PROFIA y del sector automotriz, se informa que, dado que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN ha venido trabajando con el sector para promover el uso de la declaración anticipada y se tiene esta dinámica de manera reciente con resultados favorables, no se considera viable esta solicitud, por cuanto el argumento aplicaría también a otro tipo de mercancías de similares características. La propuesta actual permite que se pueda adelantar la inspección previa, e incluso se pueda actualizar la información correspondiente.</p> <p>Respecto de la solicitud de excluir "Las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas", ésta fue atendida mediante la inclusión del numeral 17 ("Las mercancías que establezca la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución reglamentaria, de acuerdo con los estudios técnicos correspondientes").</p> <p>Respecto de la solicitud de excluir "La carga que ingrese a los centros de distribución logística internacional (CLI)" de las mercancías sometidas a declaración anticipada, no se acepta la solicitud pues no hay razón operativa para que este tipo de mercancías no puedan ser declaradas de forma anticipada.</p> <p><b>Frente al comentario al artículo 22 del proyecto publicado</b> para comentarios de la ciudadanía, se informa que como resultado de la selectividad: i) Se autoriza el pago, ii) se autoriza el levante o iii) se procede a hacer inspección física, documental o no intrusiva. Además, el artículo es claro si se lee en conjunto con los demás artículos que regulan el</p>
--	---	---

			<p>2 del artículo 154 del Decreto 1165 de 2019. <b>Descargue de la mercancía.</b></p> <p>Consideramos que se debe redactar de manera tal, que quede claro que el puerto siempre entregará la carga en sus instalaciones. Lo anterior en razón a que las instalaciones portuarias no tienen permitido por norma que su objeto social incluya prestar el servicio de transporte, ni están habilitados por parte del Ministerio de Transporte para llevar a cabo servicio de transporte por carretera, lo cual sería requerido para hacer traslado.</p> <p>Se sugiere la siguiente redacción: Artículo 14. Modificación del inciso 2 del artículo 154 del Decreto 1165 de 2019: "Cuando en el contrato de transporte marítimo la responsabilidad del transportador termine con el descargue de la mercancía, a partir del mismo, esta quedará bajo responsabilidad del agente de carga internacional o puerto, según el caso, hasta la entrega al depósito o a la zona franca. <u>La entrega se hará en las instalaciones del puerto.</u></p> <p>4. <b>Comentarios ANDI Artículo 18.</b> Modificación del artículo 175 Decreto 1165 de 2019. <b>Oportunidad para declarar.</b></p> <p>En primer lugar, es importante mencionar que la obligatoriedad de la declaración anticipada podría ir en contra vía de los compromisos adquiridos por nuestro País en los acuerdos de facilitación, dado que ni el Acuerdo de Facilitación del Comercio (Artículo 7.1) de la Organización Mundial del Comercio o el Convenio de Kyoto (Estándar 3.25) de la Organización Mundial de Aduanas establecen o sugieren que la presentación de la documentación correspondiente a la importación previo al arribo de las mercancías deba ser obligatoria. El principio de legalidad de esta medida, no es claro frente al objetivo legítimo que plantea; por el contrario, supone incremento de carga administrativa desproporcionada para el cumplimiento de la medida por parte de los importadores.</p> <p>La obligatoriedad del uso de la declaración de importación anticipada para toda mercancía que ingrese o tenga como destino Colombia, impactará</p>	<p>procedimiento de importación, ya que la razón para que estos sean los resultados de la selectividad es que el pago de los tributos aduaneros, según el nuevo procedimiento propuesto, solo procede con posterioridad a la selectividad, y no antes como sucede hoy en día.</p> <p>En efecto, el artículo 22 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, leído en consonancia con el artículo 26 del mismo, da cuenta de que el pago siempre va después de la selectividad. El artículo 22 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía indica los resultados de la selectividad. Así, como consecuencia de ella puede obtenerse la autorización de pago automático para aquellas modalidades de importación que sí requieren el pago de tributos aduaneros, con posterioridad al cual se puede obtener el levante, o el levante automático para aquellas que no requieren de pago. También se puede determinar la inspección documental o física, casos en los cuales el inspector podrá autorizar el pago de los tributos aduaneros para aquellas modalidades de importación que sí requieren su pago o el levante, para aquellas que no.</p> <p>De otra parte, sobre el comentario donde se sugiere eliminar la inspección no intrusiva como determinación de la inspección por ser una forma de hacer la inspección física, se indica que se acepta la sugerencia y se incluirá la aclaración en el proyecto</p> <p>En consecuencia, se acepta el comentario de forma parcial en lo relacionado con la eliminación del término "Inspección no intrusiva".</p> <p><b>Frente al comentario al artículo 65 del proyecto</b>, se reitera que, dado que se hace necesario solicitar la declaración anticipada para el mejor control aduanero dicho beneficio debe desaparecer.</p> <p><b>Frente al comentario relativo al artículo 142 del Decreto 1165 de 2019</b>, se responde que debido a las particularidades de la operación de importación de las instalaciones industriales habilitadas para los procesos de reparación o acondicionamiento de que trata el artículo 224 del Decreto 1165 de 2019 y de la necesidad de las piezas y repuestos que lleguen con dichas instalaciones, se atiende la solicitud incluyendo las partes y piezas de recambio, mediante la inclusión del párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Frente a la preocupación relacionada con la "<b>no excepción alguna a los actores pertenecientes a regímenes especiales del sector como el PROFIA y el Régimen de Transformación y Ensamble</b>", se solicita remitirse a lo señalado en la respuesta al comentario respecto del artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía.</p> <p>Frente a la preocupación por "<b>Definición de mercancía diferente</b>", ya se dio respuesta líneas arriba, en la respuesta al comentario sobre el artículo 1 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía a la que solicitamos remitirse.</p> <p>Frente a la preocupación por "<b>Presentación obligatoria de la declaración de importación de manera anticipada</b>", se responde que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Por eso en el párrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo haga, deba pagar la sanción prevista en el decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>En ese mismo sentido se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 para aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente. Así la única declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la</p>
--	--	--	---	--

		<p><i>negativamente enorme las operaciones de comercio exterior. De ser aceptada esta modificación, se debe dar tiempo suficiente para hacer la transición sin generar mayor impacto en las operaciones de comercio exterior.</i></p> <p><i>No es claro, qué pasará con el beneficio del importador con autorización OEA, respecto de la presentación de las declaraciones de importación - tipo anticipada, se desconoce la infraestructura de los puertos, aeropuertos y cruces de frontera, así como los usuarios aduaneros y actores intervinientes para una operación 100% en lugar de arribo. Para presentar declaraciones anticipadas es indispensable tener la certificación de fletes y factura de manejo, documentos que regularmente las agencias o líneas marítimas no emiten de manera anticipada si no hasta que arriba el buque.</i></p> <p><i>Por otro lado, no es claro cómo será el trato a las compañías cuya operación de importación es 100% aérea, puesto que con la propuesta actual, podrían tener un impacto adicional. Los embarques de mercancía desde fábricas en Asia y los Centros de Distribución en otras regiones tienen tiempos de tránsitos muy cortos. En estos casos, la exigencia de la declaración de importación anticipada con 48 horas antes del arribo implicaría que, de haber fallos, las compañías estarían expuestas a pagar cuantiosas multas por parte de la DIAN.</i></p> <p><i>En ese sentido, es necesario especificar para las distintas modalidades de transporte el tiempo mínimo con el que se deben aceptar las declaraciones anticipadas, ya que para las operaciones aéreas y terrestres deberían contemplar al menos un rango de 24 horas.</i></p> <p><i>Adicionalmente, frente al parágrafo 2 del mismo artículo "excepciones", solicitamos incluir 3 líneas adicionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las declaraciones de importación bajo la modalidad de Transformación y Ensamble (T/E), de las industrias del sector automotor, considerando las realidades de los depósitos privados para T/E, que son áreas limitadas y no infinitas.</li> <li>- Las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas</li> </ul>	<p>inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Frente a la preocupación por "<b>Imposibilidad de obtener información de seriales</b>", se responde que en caso de que falte información en la declaración anticipada o haya errores en la misma, se permitirá su actualización una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias.</p> <p>Frente a la preocupación por la "<b>Capacidad administrativa suficiente para la atención de la nueva dinámica</b>", se informa que la entidad tiene previstos ajustes a sus procesos internos para implementar los cambios una vez que estos entren en vigor.</p> <p>Así mismo, la Entidad está en el proceso de vinculación de nuevos funcionarios a la planta lo cual redundará en la capacidad operativa, para atender las necesidades operativas impuestas por la nueva regulación aduanera.</p> <p>En relación con el comentario sobre la "<b>Gestión de Riesgo</b>", se responde que lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, por lo tanto, la mercancía debe haber sido objeto de selectividad y de inspección en lugar de arribo. El análisis de riesgo será tenido en cuenta en la selectividad, la cual, frente a un riesgo bajo puede dar lugar a que la mercancía obtenga autorización de pago o levante.</p> <p>Esta solicitud respecto de un tratamiento especial para los importadores que hacen parte del programa PROFIA, se evaluará internamente parpara las reglas de los sistemas de gestión de riesgos de la DIAN, pero depende de todas las varias internas que lo componen.</p> <p>Frente a la preocupación "<b>Servicios Informáticos Electrónicos</b>" de cara a los cambios previstos, se responde que la entrada en vigor de los artículos que establecen los nuevos procedimientos solo ocurrirá cuando se compruebe que los ajustes a los sistemas informáticos electrónicos de la entidad funcionan, para lo cual se harán pruebas con los funcionarios, a quienes también se orientará sobre los cambios para que actualicen sus sistemas.</p> <p>Respecto a la preocupación concreta por la necesidad de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, se responde que este ajuste tecnológico se tiene previsto, y su funcionamiento está vinculado al funcionamiento de los servicios informáticos electrónicos. Es por eso que se ajustó artículo de Vigencias para precisar que la disposición que permite la presentación de los documentos digitalizados está supeditada al funcionamiento de los servicios informáticos electrónicos.</p>
--	--	---	--

		<p>- La carga que ingrese a los centros de distribución logística internacional (CLI)</p> <p>Lo anterior, debido a que la obligatoriedad de la Declaración de importación anticipada de T/E obliga a que todo el material CKD de la industria Automotriz, una vez obtenga el levante anticipado tenga que ingresar al respectivo Depósito, dado que un material CKD sometido a la modalidad de T/E y con levante no puede ser almacenado en una zona franca. Lo que sería crítico pues para este sector, las zonas francas han funcionado como "plan b" para almacenamiento de CKD que, por distintas circunstancias, no será ensamblado de forma inmediata o por razones de espacio limitado en los depósitos no pueda ser recibido.</p> <p>En cuanto a las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas, se debe tener presente que los impuestos saludables se deben tramitar y pagar en otra plataforma de la DIAN, y que estos conllevan un paso adicional en la declaración de importación, lo que podría incidir en el incumplimiento del plazo mínimo de 48 horas para presentar la declaración de importación anticipada.</p> <p>En cuanto a la inclusión entre las excepciones la carga que ingrese a los centros de distribución logística internacional (CLI), se debe a que éstos son áreas ubicadas en lugares de arribo y cuya naturaleza es la distribución internacional a través del reembarque. De exigirse la presentación de una declaración de importación a toda la carga, incluso la que saldrá posteriormente del país, quedaría inhabilitada esta opción del reembarque porque la carga se habría sometido previamente a una declaración de importación. Esto tendría impactos muy negativos en la operación logística de empresas que tienen de años atrás operación en los centros de distribución de Colombia para abastecer otros mercados de Latam y del mundo. Así mismo, impactaría la competitividad del país, al limitar la posibilidad de realizar estas operaciones típicas de los hub de comercio exterior.</p> <p>Finalmente, respecto al parágrafo 4, se sugiere eliminarlo, considerando que es significativo el cambio conforme al cual la regla general es que la declaración de importación debe presentarse en forma anticipada con una antelación mínima al arribo de la mercancía al territorio aduanero nacional, puede haber</p>		
--	--	---	--	--

		<p>situaciones en las que no es posible cumplir con ese término, como por ejemplo, cuando se requiere revisar ciertas características en determinadas mercancías por ser de segunda. En esos casos, se sugiere permitir al importador explicar por qué no pudo cumplir con el plazo, antes de definir si procede una sanción o no.</p> <p>5. Comentarios ANDI Artículo 22: <b>Modificación del artículo 181 del Decreto 1165 de 2019. Determinación de inspección o levante.</b></p> <p>No es claro si una vez aceptada la declaración de importación y recibido el pago de los tributos aduaneros una de las opciones sea la de autorizar el levante automático de la mercancía, pues la nueva redacción enumera elementos de diferente naturaleza. Vale decir, la inspección documental y la física con la autorización de pago de los tributos aduaneros. Por ello se sugiere retomar a la redacción que tiene el artículo en el Decreto 1165, incluyendo el levante automático como primer elemento de la lista de alternativas, que se pueden dar una vez presentada y aceptada la declaración de importación y pagados los tributos aduaneros.</p> <p>De otra parte, no es claro por qué la inspección no intrusiva se incluye como elemento separado, dado que esta es una forma de hacer la inspección física (de manera no intrusiva) y que es una situación no individualizada en el Decreto 1165. Por tanto, se sugiere eliminarla, sin perjuicio de que la inspección física se haga de manera no intrusiva en los casos señalados en la reglamentación.</p> <p>Se sugiere la siguiente redacción: Artículo 181. Determinación de inspección o autorización de pago. "Presentada y aceptada la declaración de importación, a través de los Servicios Informáticos Electrónicos, y verificado el pago de los tributos aduaneros, se procederá a determinar previa solicitud del declarante:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La autorización de levante automático de la mercancía</li> <li>2. La inspección documental,</li> <li>3. La inspección física de la mercancía</li> </ol>		
--	--	--	--	--

			<p><b>6. Comentarios ANDI</b> <b>Artículo 65. Derogatorias:</b></p> <p><i>No se debería derogar el numeral 2.3 del artículo 23, ya que le quitaría un beneficio muy importante a las empresas certificadas como la OEA, obligándolos a hacer declaraciones anticipadas para todas sus operaciones.</i></p> <p><b>7. Comentarios ANDI</b> <b>Artículo 142 Importación del medio de transporte</b></p> <p><i>En cuanto a este artículo, quisiéramos aprovechar este espacio de comentarios para solicitar la adición de un párrafo 2:</i></p> <p><i>Sugerimos la siguiente redacción: Adición Proyecto Decreto. Adición de un párrafo 2 al artículo 142 del Decreto 1165 de 2019. importación del medio de transporte.</i></p> <p><i>“Párrafo 2. Se podrán introducir como operación aduanera especial de ingreso al territorio aduanero nacional desde el exterior, embarcaciones marítimas o fluviales, así como las partes y/o repuestos necesarios, para ser objeto de procesos de acondicionamiento, mantenimiento o reparación en el territorio aduanero nacional.</i></p> <p><i>La operación aduanera especial de ingreso procederá bajo la autorización de la Dirección de General Marítima Autoridad Marítima Colombiana (DIMAR), quien reportará a la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), cualquier incumplimiento de la autorización otorgada respecto a las embarcaciones, así como, sus partes y/o repuestos.</i></p> <p><i>Para la autorización de la operación prevista en este párrafo se deberá contar además de la autorización de la DIMAR, con una instalación industrial habilitada.</i></p> <p><i>La autorización otorgada por la DIMAR hará las veces de documento soporte que acredita la legal estadía de las embarcaciones, partes y/o repuestos, los cuales estarán bajo disposición restringida, deberán estar almacenados de forma individualizada dentro de las instalaciones industriales habilitadas y sometidas a un control de inventarios.</i></p>		
--	--	--	--	--	--

		<p>El ingreso de embarcaciones se deberá realizar por lugares habilitados con el cumplimiento de las respectivas formalidades aduaneras establecidas en este Decreto.</p> <p><b>Preocupaciones particulares de la Industria Automotriz:</b></p> <p>"Según el Informe de Lucha Contra la Evasión y Contrabando del primer semestre de 2023 que contiene los principales resultados de la gestión de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN a través de la Dirección de Gestión de Fiscalización, el Sector automotriz no ha sido identificado como un sector representativo en las prácticas de contrabando.</p> <p>[Imagen]</p> <p>Por el contrario, ha sido reconocido desde hace más de 60 años como un sector representativo e impulsor de la economía del país. Gracias a este reconocimiento y al trabajo arduo de más de 350 mil colombianos empleados en el sector y la capacidad instalada de producción de más 200 mil vehículos, representemos alrededor del 6.6% del PIB industrial del país.</p> <p>Como parte de las apuestas del país por incentivarlo y continuar generando estrategias de atracción de inversión, hoy este sector cuenta con diferentes regímenes especiales como el Programa de Fomento a la Industria Nacional – PROFIA y el Régimen de Transformación y Ensamble, programas que han permitido mediante procesos especiales llevar a cabo el proceso de importación de piezas y partes para el ensamble de vehículos en el país para consumo interno y exportaciones.</p> <p>Estos regímenes además de constituirse en instrumentos vitales para el desarrollo industrial del país, en aras de acceder a sus beneficios, han servido como una herramienta importante para mantener un control a la importación de piezas y partes disponibles y no disponibles en el país, mediante sistemas de previo reporte y comunicación fluida entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN.</p> <p>En línea con estas estrategia, recientemente se suscribió un CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL entre la ANDI como representante de la</p>		
--	--	--	--	--

		<p>industria nacional y la DIAN, mediante el cual se creó el Centro de Excelencia del Sector Automotor, para avanzar en la estrategia de especialización de la aduana colombiana, como mecanismo para brindar un mejor servicio y contribuir a la competitividad del sector automotor, mediante la adopción de estrategias para facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, eliminar obstáculos a la iniciativa privada y generar escenarios de cooperación que permitan identificar y solucionar problemáticas que los afectan, así como identificar espacios de mejora en el desempeño de sus plataformas logísticas.</p> <p>En este sentido y frente a la propuesta de modificación del Decreto 1165 de 2019, si bien desde la Industria Automotriz se reconoce que la iniciativa de generar declaraciones anticipadas podría dar más herramientas de control a los procesos aduaneros, llama la atención cómo para esta industria en consideración al uso de regímenes especiales, las acciones colaborativas para hacer más expedito, seguro y eficiente los procesos aduaneros y de control que se vienen implementando entre compañías y la DIAN, no se genere excepción alguna a actores pertenecientes a regímenes especiales del sector como el PROFIA y el Régimen de Transformación y Ensamble, en consideración al proceso logístico que surte en las diferentes etapas del comercio exterior que tiene el país.</p> <p>En este sentido y frente a la propuesta de modificación del Decreto 1165 de 2019, consideramos importante precisar:</p> <p>Sobre el particular consideramos importante precisar:</p> <p><b>Artículo 1. Adición y modificación de definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</b></p> <p><b>1. Definición de mercancía diferente:</b> El proyecto incluye que la mercancía puede ser diferente incluso cuando hay un salto de subpartida arancelaria, lo cual consideramos no es aplicable ya que con un salto de subpartida no necesariamente se debe concluir que la mercancía es diferente y sea</p>		
--	--	--	--	--

susceptible de quedar en causal de aprehensión.

**Artículo 18. Modificación del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019.**

- 2. Presentación obligatoria de la declaración de importación de manera anticipada.** El proyecto de decreto contempla que toda declaración de importación deberá ser presentada y aceptada en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía, lo cual en algunos casos se tendría que realizar antes del zarpe o despegue de la mercancía en origen.

Este cambio propuesto genera preocupación para el sector, ya que se entendería que el no presentar la declaración anticipada con las 48 horas mínimas que propone el proyecto, la mercancía queda aparentemente en causal de aprehensión, lo que significa que solo se podría rescatar con el pago del 50% del valor de la mercancía, y teniendo en cuenta la logística actual, se convierte en un riesgo muy grande la imposibilidad de presentar la declaración anticipada, entre otras cosas, porque no en todos los casos se cuenta con la documentación necesaria por parte del proveedor o terceros, antes de la llegada de la mercancía al país. Ejemplo: certificaciones de fletes, originales de las facturas comerciales, información necesaria para la clasificación arancelaria, etc.

- 3. Imposibilidad de obtener información de seriales.** Debido a la cantidad de piezas y partes que se importan para el proceso de ensamble, que podrían oscilar en más de 1.500 mil piezas por vehículo, el volumen de mercado que representa Colombia dentro del ecosistema mundial de vehículos, el sector evidencia la imposibilidad de obtener en un plazo superior a las 48 horas la información de los seriales a los proveedores de piezas a nivel mundial para poder presentar declaraciones anticipadas dentro de la propuesta. Esto debido a la

			<p>especificidad de las partes y al volumen de mercancía.</p> <p><i>La normatividad aduanera y de comercio exterior colombiana exige declarar serial a muchas clases de mercancía que en otros países no aplica y muchos de nuestros proveedores no entregan de forma anticipada dicha información, por lo que se hace necesario siempre realizar inspección previa a las mercancías para toma de seriales o esperar a que lleguen al depósito en DUTA para realizar la actividad mencionada. Hoy la excepción de declaración de seriales no aplica a todos los regímenes especiales de importación que maneja el sector.</i></p> <p><i>Considerando que la información referente al serial es una de las descripciones mínimas que exige la norma aduanera, con el fin de cumplir con la misma y teniendo en cuenta que esta información en muchos casos no es compartida por los proveedores extranjeros, será necesario realizar inspecciones previas a la mercancía, y dichas inspecciones se tendrán que realizar en las instalaciones de los puertos, lo cual conllevaría al incremento de los costos de la importación teniendo en cuenta los altos costos que se deben pagar en los puertos para realizar operaciones como movimiento de contenedores, desconsolidación de la carga, etc., adicionalmente se incrementaría la congestión portuaria debido al incremento de las inspecciones previas de la mercancía que se tengan que realizar.</i></p> <p><b>4. Capacidad administrativa suficiente para la atención de la nueva dinámica.</b>  <i>Considerando la importancia de mantener un flujo constante en el proceso de cargue, descargue, entrada y salida de mercancía en los puertos, para los procesos de ensamble de vehículos en el país, una de las grandes preocupaciones que evidenciamos desde el sector para garantizar nuestras operaciones en plantas, es la capacidad operativa de la DIAN y de los puertos para poder</i></p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>atender de manera expedita como se anuncia, el proceso de inspecciones y levantes para garantizar la logística portuaria y salida de mercancía en los tiempos requeridos.</p> <p><b>5. Gestión de Riesgo.</b> Considerando las grandes inversiones y procesos adelantados por las compañías para el aseguramiento de los procesos aduaneros, solicitamos a la DIAN, tener en cuenta el análisis de riesgo de los actores para establecer procesos aduaneros en los cuales se puedan seguir utilizando los beneficios que brindan los regímenes especiales como lo son PROFIA y Transformación y ensamble, y a su vez que se puedan utilizar los Depósitos Aduaneros privados autorizados por la DIAN para las inspecciones previas que se requieran.</p> <p><b>6. Servicios Informáticos Electrónicos.</b> Es importante considerar que se requiere de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, pasos adicionales como autorización de pago y declaraciones de ingreso y de esta manera garantizar una efectiva ejecución del proyecto. Sin esto, el riesgo con la implementación del proyecto para el comercio exterior es muy alto”.</p>		
208	2/12/2023	Adriana Vargas Saldarriaga – ANDI (avargas@andi.com.co)	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“Definición de mercancía diferente:</b> El proyecto incluye que la mercancía puede ser diferente incluso cuando hay un salto de subpartida arancelaria, lo cual consideramos no es aplicable ya que con un salto de subpartida no necesariamente se debe concluir que la mercancía es diferente y sea susceptible de quedar en causal de aprehensión.”.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se ajusta la definición propuesta, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria.
209	2/12/2023	Adriana Vargas Saldarriaga – ANDI (avargas@andi.com.co)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“2. Presentación obligatoria de la declaración de importación de manera anticipada.</b> El proyecto de decreto contempla que toda declaración de importación</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Respecto a la preocupación manifestada por la ciudadana, se responde que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Por eso en el parágrafo 5 del artículo 175 se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declara de forma anticipada, no lo haga, deba pagar la sanción prevista en el decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.

			<p>deberá ser presentada y aceptada en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía, lo cual en algunos casos se tendría que realizar antes del zarpe o despegue de la mercancía en origen.</p> <p>Este cambio propuesto genera preocupación para el sector, ya que se entendería que el no presentar la declaración anticipada con las 48 horas mínimas que propone el proyecto, la mercancía queda aparentemente en causal de aprehensión, lo que significa que solo se podría rescatar con el pago del 50% del valor de la mercancía, y teniendo en cuenta la logística actual, se convierte en un riesgo muy grande la imposibilidad de presentar la declaración anticipada, entre otras cosas, porque no en todos los casos se cuenta con la documentación necesaria por parte del proveedor o terceros, antes de la llegada de la mercancía al país. Ejemplo: certificaciones de fletes, originales de las facturas comerciales, información necesaria para la clasificación arancelaria, etc..”.</p>		<p>En ese sentido se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 para aclarar que la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea sí produce efectos cuando se pague la sanción correspondiente por no presentarla oportunamente. La que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar, cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Así mismo, se ajusta la redacción del artículo 293 Decreto 1165 de 2019, en el sentido de que procede la legalización del 50% de rescate solo si no se pagó la sanción por extemporaneidad y a pesar de ello se obtiene levante.</p> <p>Adicionalmente, se incluyó el siguiente párrafo al artículo 175 del decreto con el fin de permitir que en aquellos casos en los que se presenten circunstancias particulares con el medio de transporte y su llegada al territorio nacional impliquen la imposibilidad de presentar la declaración anticipada, los sujetos obligados puedan acreditarlo a la autoridad aduanera:</p> <p><b>“Párrafo 7.</b> Cuando las condiciones de navegabilidad o aeronavegabilidad generen un adelanto del medio de transporte en la fecha u hora de su llegada al territorio aduanero nacional, el importador o declarante podrá demostrar dicha circunstancia ante la autoridad aduanera por los medios probatorios previstos en el Decreto Ley 920 de 2023.</p> <p>En estos eventos no se considerará que se ha incumplido la obligación contenida en el inciso primero del presente artículo en relación con el término para presentar la declaración de importación anticipada obligatoria.”</p>
210	2/12/2023	Adriana Vargas Saldarriaga – ANDI (avargas@andi.com.co)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“3. Imposibilidad de obtener información de seriales.</b> Debido a la cantidad de piezas y partes que se importan para el proceso de ensamble, que podrían oscilar en más de 1.500 mil piezas por vehículo, el volumen de mercado que representa Colombia dentro del ecosistema mundial de vehículos, el sector evidencia la imposibilidad de obtener en un plazo superior a las 48 horas la información de los seriales a los proveedores de piezas a nivel mundial para poder presentar declaraciones anticipadas dentro de la propuesta. Esto debido a la especificidad de las partes y al volumen de mercancía.</p> <p>La normatividad aduanera y de comercio exterior colombiana exige declarar serial a muchas clases de mercancía que en otros países no aplica y muchos de nuestros proveedores no entregan de forma anticipada dicha información, por lo que se hace necesario siempre realizar inspección previa a las mercancías para toma de seriales o esperar a que lleguen al depósito en DUTA para realizar la actividad mencionada. Hoy la excepción de declaración de seriales no aplica a todos los regímenes especiales de</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional y poder establecer los tributos que el Estado puede percibir por la eventual importación de mercancía de procedencia extranjera. En ese orden de ideas, toda vez que hay cierto tipo de mercancía que tiene que ser identificada con serial, se hace necesario conocer esta información para su control efectivo.</p> <p>Ahora bien, en relación con la preocupación por no conocer información de la mercancía al momento de ser declarada en los términos del artículo 18 del proyecto, que modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, se informa que en caso de que falte información en la declaración o haya errores en la misma, se permitirá la actualización de la declaración anticipada. Dice el artículo: “y tendrá que ser actualizada una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 de este Decreto”. No obstante, para dar mayor precisión sobre el momento en que debe hacerse a actualización se ajustó la redacción, así: “(...) y tendrá que actualizarse una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 de este Decreto y hasta antes de solicitar la determinación de autorización de pago, autorización de ingreso, de levante o de inspección”.</p> <p>No obstante, se modificó el artículo 18 del proyecto para dar más claridad sobre esta etapa.</p>

			<p>importación que maneja el sector.</p> <p>Considerando que la información referente al serial es una de las descripciones mínimas que exige la norma aduanera, con el fin de cumplir con la misma y teniendo en cuenta que esta información en muchos casos no es compartida por los proveedores extranjeros, será necesario realizar inspecciones previas a la mercancía, y dichas inspecciones se tendrán que realizar en las instalaciones de los puertos, lo cual conllevaría al incremento de los costos de la importación teniendo en cuenta los altos costos que se deben pagar en los puertos para realizar operaciones como movimiento de contenedores, desconsolidación de la carga, etc., adicionalmente se incrementaría la congestión portuaria debido al incremento de las inspecciones previas de la mercancía que se tengan que realizar.”.</p>		
211	2/12/2023	Adriana Vargas Saldarriaga – ANDI (avargas@andi.com.co)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“4 Capacidad administrativa suficiente para la atención de la nueva dinámica.</b> Considerando la importancia de mantener un flujo constante en el proceso de cargue, descargue, entrada y salida de mercancía en los puertos, para los procesos de ensamble de vehículos en el país, una de las grandes preocupaciones que evidenciamos desde el sector para garantizar nuestras operaciones en plantas, es la capacidad operativa de la DIAN y de los puertos para poder atender de manera expedita como se anuncia, el proceso de inspecciones y levantes para garantizar la logística portuaria y salida de mercancía en los tiempos requeridos.”.</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la preocupación por el desbordamiento de la capacidad operativa de la aduana, así como de los lugares de arribo, se responde que la entidad tiene previstos ajustes a sus procesos internos para atender o implementar los cambios una vez que estos entren en vigencia.</p> <p>Así mismo, la Entidad está en el proceso de vinculación de nuevos funcionarios a la planta lo cual redundará en beneficio de la capacidad operativa, para atender las necesidades operativas impuestas por la nueva regulación aduanera.</p>
212	2/12/2023	Adriana Vargas Saldarriaga – ANDI (avargas@andi.com.co)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“5. Gestión de Riesgo.</b> Considerando las grandes inversiones y procesos adelantados por las compañías para el aseguramiento de los procesos aduaneros, solicitamos a la DIAN, tener en cuenta el análisis de riesgo de los actores para establecer procesos aduaneros en los cuales se puedan seguir utilizando los beneficios que brindan los regímenes especiales como lo son PROFIA y Transformación y ensamble, y a su vez que se puedan utilizar los Depósitos Aduaneros privados autorizados por la DIAN para las</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario, se responde que lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad, para hacer más efectivo el control de la aduana, por lo tanto, es uno de los objetivos del proyecto que la mercancía haya sido objeto de selectividad y de inspección cuando a ello hubiere lugar. El análisis de riesgo será tenido en cuenta en la selectividad, la cual, frente a un riesgo bajo puede dar lugar a que la mercancía obtenga autorización de pago o levante. Sin embargo, esta solicitud respecto de un tratamiento especial para los importadores que hacen parte del programa PROFIA, se evaluará internamente parpara las reglas de los sistemas de gestión de riesgos de la DIAN, pero depende de todas las varias internas que lo componen.</p>

			<i>inspecciones previas que se requieran.”.</i>		
213	2/12/2023	Adriana Vargas Saldarriaga – ANDI (avargas@andi.com.co)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><b>“6. Servicios Informáticos Electrónicos.</b> Es importante considerar que se requiere de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, pasos adicionales como autorización de pago y declaraciones de ingreso y de esta manera garantizar una efectiva ejecución del proyecto. Sin esto, el riesgo con la implementación del proyecto para el comercio exterior es muy alto.</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>Frente a la preocupación respecto del soporte tecnológico para implementar los cambios previstos, se responde que la entrada en vigor de los artículos que establecen los nuevos procedimientos solo ocurrirá cuando se compruebe que los ajustes a los sistemas informáticos electrónicos de la entidad funcionan, para lo cual se harán pruebas con los usuarios, a quienes también se orientará sobre los cambios para que actualicen sus sistemas.</p> <p>Respecto a la preocupación concreta por la necesidad de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, se responde que este ajuste tecnológico se tiene previsto, y su funcionamiento está vinculado al funcionamiento de los servicios informáticos electrónicos. Es por eso que se ajustó artículo de Vigencias para precisar que la disposición que permite la presentación de los documentos digitalizados está supeditada al funcionamiento de los servicios informáticos electrónicos.</p> <p>Finalmente, se precisa que la autorización de pago no corresponde a un documento, sino a un paso del nuevo procedimiento. Así, se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevadas a cabo las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros; la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros, o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación.</p> <p>Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago. El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p>
214	2/12/2023	Angélica Peña / Cámara de Zonas Francas ANDI - apena@andi.com.co	<p>Frente al artículo 64 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“Artículo 64. Vigencias.</i></p> <p><i>1. De acuerdo con lo manifestado por la Dirección de Aduanas en relación con la importancia de realizar planes piloto y asegurar la operatividad de los ajustes propuestos en el borrador para las declaraciones de ingreso aplicables a zonas francas, solicitamos respetuosamente ampliar el plazo planteado por la entidad para la expedición, publicación y entrada en vigencia del Decreto.</i></p> <p><i>Para el sector de zonas francas, la figura de la declaración de ingreso requiere un trabajo conjunto entre la entidad y los</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario, se indica que, para implementar el nuevo procedimiento se estableció que la vigencia de los artículos relacionados con la declaración de ingreso estará sujeta al funcionamiento de los ajustes en los Servicios Informáticos Electrónicos. Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden solo se hagan efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los usuarios y demás actores del procedimiento de importación.</p> <p>Adicionalmente, la entrada en funcionamiento de los ajustes a los sistemas se hará de la mano con los usuarios, quienes participaran en las pruebas a los sistemas y a quienes se orientará sobre los cambios para que actualicen sus sistemas. Además, se les informará de la entrada en funcionamiento de estos mediante resolución de carácter general expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN.</p> <p>Así las cosas, todos aquellos artículos que dependen de ajustes de los Sistemas Informáticos Electrónicos de la entidad entraran en vigor de forma conjunta una vez se pruebe el funcionamiento de los ajustes, y aquellos que no, entraran en vigor de forma conjunta 15 días después de publicada la norma.</p>

			<p>usuarios de zonas francas que permita cumplir con los objetivos de mejora de la información suministrada al mismo tiempo que se busque la agilidad en los procedimientos y el flujo correcto de las operaciones de ingreso y salidas de mercancía hacia y desde zonas francas.</p> <p>2. De acuerdo con el Artículo 64 del proyecto los artículos 16 al 18 entran en vigencia dentro de los 15 días siguientes a la publicación del decreto. En estos artículos se hace referencia a las declaraciones de ingreso que requieren de ajustes en el sistema informático y la revisión de los procedimientos relativos a zonas francas.</p> <p>Por lo anterior, respetuosamente solicitamos que estos artículos no entren en vigencia dentro del plazo previstos sino que se considere un periodo más amplio de transición”.</p>		<p>Por lo tanto, no procede la solicitud de ampliar el plazo para la entrada en vigor del proyecto de decreto pues el proyecto condiciona la entrada en vigencia de los artículos relativos al nuevo procedimiento de la declaración de ingreso a la entrada en funcionamiento de los ajustes en el sistema.</p> <p>No obstante, se ajustó la redacción del artículo de vigencias para dar claridad sobre el momento de entrada en vigencia del proyecto, adicionando todas las etapas que se deben surtir para la entrada en vigencia de los artículos sujetos a los Sistemas Informáticos Electrónicos, esto es, capacitación, divulgación, plan de acompañamiento, pruebas internas, pruebas reales, acceso y manejo de los servicios por parte de los usuarios de comercio exterior y previa expedición de la certificación correspondiente que dé prueba de ello, mediante resolución de carácter general expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN.</p>
215	2/12/2023	Angélica Peña / Cámara de Zonas Francas ANDI - apena@andi.co m.co	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“Artículo 8.</p> <p>1. En el parágrafo 2 del Artículo 8 se abre la posibilidad de expedir Certificado al Proveedor, siempre y cuando los bienes sean 100% nacionales. Celebramos la iniciativa de la entidad de contemplar la expedición del certificado para ventas de usuarios de zonas francas a comercializadoras internacionales.</p> <p>Con el objetivo de que la norma tenga en cuenta los encadenamientos a nivel regional y global, sugerimos incluir un criterio técnico que permita que se tengan como 100% nacionales bienes que hayan utilizado materias primas o insumos que hayan sido nacionalizados.</p> <p>2. En el Parágrafo 3 del Artículo 8, solicitamos a la entidad tener en cuenta que desde el punto de vista logístico ingresar al territorio nacional mercancía que vaya a ser objeto de exportación representa costos adicionales que desconocen la vocación de internacionalización de las zonas francas.</p> <p>Teniendo en cuenta que el proyecto contempla la Solicitud de Autorización de Embarque para exportación desde zonas francas, la entidad podrá tener control de la operación y por lo tanto se cumple con los objetivos de control y trazabilidad.</p> <p>Solicitamos eliminar este condicionamiento”.</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al primer comentario, se acepta la propuesta. Por lo tanto, se ajusta este parágrafo incluyendo no solo al 100% de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>Frente al segundo comentario, se informa que la necesidad de que la mercancía de propiedad de una sociedad de comercialización internacional que vaya a ser exportada regrese al territorio aduanero nacional se sustenta en que dichas mercancías son de propiedad de un sujeto distinto a un usuario calificado de la zona franca, y es este sujeto el que debería hacer la exportación desde el territorio aduanero nacional. Por lo tanto, el condicionamiento no puede ser eliminado.</p>

216	2/12/2023	Angélica Peña Preciado – ANDI (apena@andi.co m.co)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Artículo 17.</i></p> <p><i>1. Durante las jornadas de socialización del proyecto, se planteó que la labor de verificación de la declaración de ingreso frente a la mercancía en zona franca se haría en las instalaciones de los usuarios industriales.</i></p> <p><i>Esto obedece a que el usuario operador, al ingreso de la mercancía a la zona franca, gestiona pesos y volúmenes, pero la realidad es que la mercancía se desconsolida y está en custodia del usuario industrial o del usuario comercial, según corresponda.</i></p> <p><i>Solicitamos incluir expresamente este procedimiento y modificar el Artículo 17 del proyecto que pone en cabeza del usuario operador este procedimiento. Este es un elemento fundamental de la operación y que tiene efectos directos en las obligaciones del declarante no podría dejarse para la resolución reglamentaria.</i></p> <p><i>2. En el artículo 17 (última parte del inciso segundo que correspondería al artículo 170) se contempla la recepción de la carga en puerto por parte del usuario operador de la zona franca.</i></p> <p><i>Solicitamos respetuosamente eliminar este mecanismo de recepción. La justificación consiste en que el usuario operador no es el responsable de la carga sino aquel que vaya a ser el declarante de la declaración de ingreso.</i></p> <p><i>3. El artículo 17 hace referencia al reporte de inconsistencias. De acuerdo con lo expresado en nuestro comentario anterior, en relación con las funciones del usuario operador y del usuario industrial o comercial que es el responsable de la mercancía, debería ser en el momento en el que estos últimos desconsolidan la carga en sus áreas habilitadas que transmitan las inconsistencias a la autoridad aduanera".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 17 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, se responde teniendo en cuenta la solicitud, se procede a modificar los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados con los artículos 16 y 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, para precisar quién es el responsable de cada obligación y diligencia en lugar de arribo. Adicionalmente, se precisó la redacción para hacer referencia al usuario de zona franca de manera general, por cuanto la mercancía puede venir consignada a un usuario calificado, a un usuario autorizado o al usuario operador y en cada caso, este deberá responder por la declaración de ingreso en cada caso.</p> <p>Es de precisar que este artículo establece el procedimiento para el ingreso de la mercancía a la zona franca, y la recepción de la misma está en primera instancia cabeza del usuario operador, y el artículo precisa el procedimiento y actividades a realizar en esa etapa de ingreso.</p> <p>Una vez recibida la mercancía por parte del usuario industrial o comercial, este último debe incluir la información correspondiente en los sistemas informáticos electrónicos de la zona franca.</p> <p>Por lo tanto, las responsabilidades y etapas del proceso están vía decreto, pero el detalle de dicho procedimiento se desarrolla vía resolución y como lo dispone y permite la ley marco de aduanas.</p>
217	2/12/2023	Angélica Peña Preciado – ANDI (apena@andi.co m.co)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, la ciudadana propone:</p> <p><i>"Durante la socialización del borrador del decreto se discutió entre la Dirección de Aduanas de la DIAN y el sector la posibilidad de que se permita que la desconsolidación de la carga se haga en las zonas francas,</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Sobre el comentario: <i>"se discutió entre la Dirección de Aduanas de la DIAN y el sector la posibilidad de que se permita que la desconsolidación de la carga se haga en las zonas francas, cuando no sea posible realizarla en el lugar de arribo. Solicitamos respetuosamente incluir esta opción de manera expresa..."</i>, se responde que, se ajustó el texto del artículo 22 del proyecto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, para precisar que en casos de que se presente una contingencia operativa que impida llevar a cabo la selectividad y las inspecciones en lugar de arribo, la carga podrá trasladarse a un depósito o zona franca, en las condiciones de tiempo, modo y lugar que establezca la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante</p>

			<p>cuando no sea posible realizarla en el lugar de arribo.</p> <p><i>Solicitamos respetuosamente incluir esta opción de manera expresa en el decreto.</i>”.</p>		<p>resolución de carácter general, para llevar a cabo dichos actos o diligencias en dichos lugares.</p> <p>No obstante, se precisa que se mantiene la regla contenida en el último inciso del párrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según la cual por razones de control la mercancía solo puede salir del lugar de arribo amparada con una declaración de importación o <u>con una declaración de ingreso</u>.</p>
218	2/12/2023	Carolina Parodi Gómez - cparodi@drummond.com	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“Artículo 175. Oportunidad de declarar.</i></p> <p><i>Al respecto, actualmente en Colombia existen 2 clases de declaración de importación anticipada: i) voluntaria y ii) obligatoria. Este último caso está circunscrito a las mercancías que determine la DIAN, teniendo en cuenta los análisis de los resultados derivados de la aplicación del sistema de administración del riesgo. En ese sentido, es importante mencionar que, ni el Acuerdo de Facilitación del Comercio (Artículo 7.1) de la Organización Mundial del Comercio o el Convenio de Kyoto (Estándar 3.25) de la Organización Mundial de Aduanas establecen o sugieren que la presentación de la documentación correspondiente a la importación previo al arribo de las mercancías deba ser obligatoria. Usualmente la declaración de importación anticipada es de carácter voluntario, por lo que los importadores que la utilizan voluntariamente lo hacen porque se acomoda a las particularidades de su operación.</i></p> <p><i>La obligatoriedad del uso de la declaración de importación anticipada para toda mercancía que ingrese a, y tenga como destino, Colombia es un cambio que tendría un impacto enorme en las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, el Proyecto de Decreto no considera la posibilidad de una implementación o transición paulatina. Esto sin tener en cuenta los ajustes que debe realizar la DIAN a sus sistemas de información y sus procedimientos internos. Por ejemplo, como se manejaría las negociaciones CIP y CIF con los proveedores teniendo en cuenta que están obligados a entregar puesto en destino y muchas veces pueden hacerlo sin pre-alertar, o haciéndolo extemporáneamente. Valga la pena mencionar que compañías cuya operación de importación es 100% aérea van a tener un impacto adicional. Los embarques de mercancía desde fábricas en Asia y los Centros de</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada, los cuales fueron complementados con base en los comentarios de la ciudadanía. En el párrafo 5 del mismo artículo publicado se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación.</p> <p>En cuanto a la afirmación de que <i>“aunque se plantea como una medida de facilitación del comercio, esta termina, por el contrario, siendo una medida cuya finalidad es incrementar sustancialmente el control aduanero”</i>, se responde que, la medida busca lograr esos dos objetivos: facilitar el comercio y hacer más efectivo el control. No puede entenderse la facilitación al comercio como una ausencia o disminución del control, sino como una forma de control eficiente y efectiva. De otra parte, se precisa que de la lectura de los acuerdos no se puede deducir ninguna recomendación tendiente a prohibir la exigencia de la declaración anticipada, de hecho, la información anticipada es una herramienta indispensable para una óptima labor del sistema de gestión de riesgos.</p> <p>En consecuencia, se modifica el artículo, pues la norma aduanera contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada. Con la modificación se incluyeron las siguientes excepciones para que no se presente la declaración anticipada, entre las que se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y se incluyó una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p>

			<p><i>Distribución en otras regiones tienen tiempos de tránsitos muy cortos. Así pues, la exigencia de la declaración de importación anticipada requerirá un cambio en la operación logística ya que debe presentar dicha declaración 48 horas antes del arribo, lo que implica que no puede volar nada a Colombia sin la confirmación que la declaración ya fue presentada. De lo contrario, las compañías estarían expuestas a cuantiosas multas por parte de la DIAN.</i></p> <p><i>Así las cosas, sería necesario implementar un robusto control de la mercancía que viene en tránsito y detener los embarques en origen o en algún aeropuerto de conexión hasta que la declaración sea presentada. Al respecto, muchos embarques deben trasladarse a depósito aduanero para realizar la inspección previa de la carga, de modo que se pueda reunir la información necesaria para la declaración de importación (i.e. captura de números seriales para diversos productos) y verificar que se declare la información correcta en la declaración de importación. Con esto en mente, si esta propuesta es adoptada, la DIAN deberá determinar que campos adicionales se podrían actualizar en la declaración de importación anticipada una vez arribe la carga al país y se finalice la inspección previa de la mercancía. Además, todos estos procesos implicarían unos mayores tiempos de logística y tensión impacto en la entrada de productos al país. Así como está planteada todo el tema de presentación de anticipadas, serían inviables muchas operaciones de comercio exterior y para nada se cumpliría uno de los objetivos mencionados en los considerandos del Proyecto de Decreto, donde señalan que la declaración de importación anticipada es un mecanismo de facilitación del comercio y la DIAN ha hecho esfuerzos para promocionar e incentivar el uso de este tipo de declaración en el sector privado y donde se argumenta que esta medida es necesaria para la lucha contra el contrabando, no obstante, muy seguramente terminará afectando principalmente al sector formal. Así las cosas, y aunque se plantea como una medida de facilitación del comercio, esta termina, por el contrario, siendo una medida cuya finalidad es incrementar sustancialmente el control aduanero”.</i></p>	
219	2/12/2023	ANDI Asociación Nacional de Empresarios - lmanrique@andi.com.co	Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan y modifican definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, se indica:	<p><b>Se acepta el comentario.</b></p> <p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente. Por ello, se ajustó el artículo 1 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía para modificar dicha definición eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>

			<p><i>"Artículo 1. Adición y modificación de definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Las adiciones y cambios en las definiciones de "mercancía diferente" y de "descripción errada o incompleta del serial" preocupan al empresariado, pues resulta muy impactante y preocupante, que por simple cambio de subpartida una mercancía se considere diferente y ello implique legalizar y en consecuencia pagar un rescate, y no resulta claro tampoco la relación pretendida con mercancías que tengan o no restricciones legales y administrativas aplicables. En este caso es importante que se regule en la forma como hoy en día aparece en el num. 4 del párrafo del art. 578, norma que existe, pero infortunadamente no se aplica".</i></p>		<p>Respecto a la definición de 'Descripción errada o incompleta del serial' también se ajustó el texto para eliminar las referencias a las descripciones mínimas o las restricciones administrativa, y hacerla coherente con la definición de 'Mercancía diferente'.</p>
220	2/12/2023	<p>ANDI - Asociación Nacional de Empresarios - lmanrique@andi.com.co</p>	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan los párrafos 1 y 2 al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Artículo 9. Adición de los párrafos 1 y 2 al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019. Lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero.</i></p> <p><i>Respecto al párrafo 2, es importante que se consideren las condiciones de operación de los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero, en el momento de definir la ubicación de los equipos de inspección no intrusiva.</i></p> <p><i>El objetivo es que no se impacte el flujo operativo de los lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y/o viajeros ni su servicio; y esto podría suceder si al ubicar los equipos de inspección se seleccionan lugares en donde la infraestructura, la capacidad o la operación no lo permiten.</i></p> <p><i>Se recomiendan las siguientes opciones de redacción:</i></p> <p><i>Opción 1: "Párrafo 2. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN podrá instalar y administrar equipos de inspección no intrusiva en los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero. En consecuencia, es obligación de los titulares de las zonas de ingreso y salida permitir y facilitar la instalación de estos equipos. Para la instalación de los equipos de inspección no intrusiva, se tendrá en cuenta la capacidad,</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>Frente al comentario al párrafo 2 del artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, se informa que las condiciones para la instalación de equipos de inspección no intrusiva serán objeto de regulación en resolución reglamentaria. Este artículo solo pretende hacer explícita una potestad que tiene la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, como máxima administración aduanera.</p> <p>La eventual regulación de los equipos de inspección no intrusiva en lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancías y viajeros será estudiada y socializada previamente a su publicación, con los titulares de las zonas primarias, que incluyen no solo a los puertos y aerolíneas sino también otras áreas que también administran los concesionarios portuarios y aeroportuario y en ese orden se atenderán las condiciones operativas en los mencionados lugares de arribo, para garantizar su puesta en marcha sin que se generen traumatismos en la logística del comercio.</p>

			<p>condiciones de operación e infraestructura de los lugares de arribo, de manera, que se mantengan las condiciones óptimas de operación y no se afecte la prestación del servicio. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 3."</p> <p>Opción 2: "Parágrafo 2. La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN podrá instalar y administrar equipos de inspección no intrusiva en los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y/o mercancías bajo control aduanero. En consecuencia, es obligación de los titulares de las zonas de ingreso y salida permitir y facilitar la instalación de estos equipos. Con el fin de optimizar los flujos operativos que permitan lograr eficiencias en la movilización de la carga y la capacidad instalada de los lugares habilitados para el ingreso y salida de viajeros y mercancías, les corresponderá a éstos definir el lugar de ubicación de dicha tecnología. El incumplimiento de esta obligación es una infracción de categoría 3."</p>		
221	2/12/2023	<p>ANDI - Asociación Nacional de Empresarios - Imanrique@andi.com.co</p>	<p>Frente al artículo 14 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 154 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Artículo 14. Modificación del inciso 2 del artículo 154 del Decreto 1165 de 2019. Descargue de la mercancía</i></p> <p><i>Consideramos que se debe redactar de manera tal, que quede claro que el puerto siempre entregará la carga en sus instalaciones. Lo anterior en razón a que las instalaciones portuarias no tienen permitido por norma que su objeto social incluya prestar el servicio de transporte, ni están habilitados por parte del Ministerio de Transporte para llevar a cabo servicio de transporte por carretera, lo cual sería requerido para hacer traslado.</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción: Artículo 14. Modificación del inciso 2 del artículo 154 del Decreto 1165 de 2019: "Cuando en el contrato de transporte marítimo la responsabilidad del transportador termine con el descargue de la mercancía, a partir del mismo, esta quedará bajo responsabilidad del agente de carga internacional o puerto, según el caso, hasta la entrega al depósito o a la zona franca. La entrega se hará en las instalaciones del puerto".</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 14 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 154 del Decreto 1165 de 2019, se indica que "se debe redactar de manera tal, que quede claro que el puerto siempre entregará la carga en sus instalaciones", es necesario indicar que la redacción de este artículo establece como optativo que la entrega pueda hacerse en las instalaciones del puerto o en las instalaciones del depósito o zona franca al que venga destinado, por cuanto abre la opción al agente de carga internacional o el puerto. Esta modificación se incluyó por una solicitud y propuesta normativa expresa de la Cámara de Puertos de la ANDI.</p> <p>Con la redacción propuesta se incorporan las diferentes opciones y se precisa que, en el caso marítimo, la entrega se puede realizar en las instalaciones del puerto de acuerdo con la logística correspondiente, razón por la cual no consideramos que deba cerrarse a que en todos los eventos sea en las instalaciones.</p>
222	2/12/2023	<p>ANDI - Asociación Nacional de</p>	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones</p>

	<p>Empresarios - lmanrique@andi.com.co</p>	<p>del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Artículo 18. Modificación del artículo 175 Decreto 1165 de 2019. Oportunidad para declarar.</i></p> <p><i>De ser aceptada esta modificación, se debe dar tiempo suficiente para hacer la transición sin generar mayor impacto en las operaciones de comercio exterior.</i></p> <p><i>No es claro, qué pasará con el beneficio del importador con autorización OEA, respecto de la presentación de las declaraciones de importación - tipo anticipada, se desconoce la infraestructura de los puertos, aeropuertos y cruces de frontera, así como los usuarios aduaneros y actores intervinientes para una operación 100% en lugar de arribo. Para presentar declaraciones anticipadas es indispensable tener la certificación de fletes y factura de manejo, documentos que regularmente las agencias o líneas marítimas no emiten de manera anticipada si no hasta que arriba el buque.</i></p> <p><i>No es claro cómo será el trato a las compañías cuya operación de importación es 100% aérea, podrían tener un impacto adicional. Los embarques de mercancía desde fábricas en Asia y los Centros de Distribución en otras regiones tienen tiempos de tránsitos muy cortos. En estos casos, la exigencia de la declaración de importación anticipada con 48 horas antes del arribo implicaría que, de haber fallos, las compañías estarían expuestas a pagar cuantiosas multas por parte de la DIAN.</i></p> <p><i>Es necesario especificar para las distintas modalidades de transporte el tiempo mínimo con el que se deben aceptar las declaraciones anticipadas, ya que para las operaciones aéreas y terrestres deberían contemplar al menos un rango de 24 horas.</i></p> <p><i>Frente al párrafo 2 del mismo artículo "excepciones", solicitamos incluir:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las declaraciones de importación bajo la modalidad de Transformación y Ensamble (T/E), de las industrias del sector automotor, considerando las realidades de los depósitos privados para T/E, que son áreas limitadas y no infinitas.</li> <li>- Las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas</li> <li>- La carga que ingrese a los centros de distribución logística internacional (CLI)</li> </ul> <p><i>La Declaración de importación anticipada de T/E obliga a que todo el material CKD de la</i></p>	<p>previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Frente a la pregunta relativa a qué destino tendrá el beneficio consistente en no tener que presentar declaración anticipada que poseen actualmente los importadores con calidad de operador económico autorizado (OEA), se responde que dicho beneficio desaparece, tal y como se evidencia en el artículo 65 del proyecto, según el cual se deroga el numeral 2.3 del artículo 23 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>En relación con la pregunta relativa a la preparación de la aduana y de los usuarios aduaneros frente al cambio, informamos que una vez se dará cumplimiento a las etapas previstas en el artículo de vigencias, consistente en capacitación, divulgación, plan de acompañamiento, pruebas internas, pruebas reales, acceso y manejo de los servicios por parte de los usuarios de comercio exterior. Una vez realizadas estas etapas se emitirá la certificación correspondiente, mediante resolución de carácter general, para que puedan entrar en producción estos servicios y con ellos en vigencia los artículos correspondientes.</p> <p>Así mismo, resaltamos que, para implementar el nuevo procedimiento en el artículo 64 del proyecto, se estableció que la vigencia de la totalidad de los artículos que regulen el nuevo procedimiento estará sujeta al funcionamiento de los ajustes en los Servicios Informáticos Electrónicos. Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden solo se hagan efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los usuarios y demás actores del procedimiento de importación.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la imposibilidad de conocer cierta información de la mercancía antes de su llegada al Territorio Aduanero Nacional, se aclara que con el nuevo procedimiento de importación se tiene previsto que la declaración anticipada pueda ser actualizada después de su llegada al país. Ello quedó establecido de forma explícita en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto, y será regulado de forma rigurosa mediante resolución. También se tiene previsto establecer mediante resolución la posibilidad de actualizar en la declaración la información como la indicada en el comentario.</p> <p>En relación con el comentario según el cual el ciudadano indica que <i>"la exigencia de la declaración de importación anticipada con 48 horas antes del arribo implicaría que, de haber fallos, las compañías estarían expuestas a pagar cuantiosas multas por parte de la DIAN"</i>, se precisa que, el término de 48 horas antes de la llegada de la mercancía, solo establece un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se puede declarar las mercancías, lo cual quiere decir que el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 5 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento antes de que empiece el día 4, con la posibilidad de actualizar la declaración una vez la mercancía haya llegado al Territorio Aduanero Nacional y antes de la solicitud de autorización del pago o de levante de la mercancía.</p> <p>Respecto de la complejidad operativa, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se</p>
--	--	---	--

			<p>industria Automotriz, una vez obtenga el levante anticipado tenga que ingresar al respectivo Depósito, dado que un material CKD sometido a la modalidad de T/E y con levante no puede ser almacenado en una zona franca. Lo que sería crítico pues para este sector, las zonas francas han funcionado como "plan b" para almacenamiento de CKD que, por distintas circunstancias, no será ensamblado de forma inmediata o por razones de espacio limitado en los depósitos no pueda ser recibido.</p> <p>Para las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas, los impuestos saludables se deben tramitar y pagar en otra plataforma de la DIAN, y conllevan un paso adicional en la declaración de importación, lo que podría incidir en el incumplimiento del plazo mínimo de 48 horas para presentar la DA.</p> <p>En cuanto a carga que ingrese a los centros de distribución logística internacional (CLI), se debe a que éstos son áreas ubicadas en lugares de arribo y cuya naturaleza es la distribución internacional a través del reembarque. De exigirse la presentación de una declaración de importación a toda la carga, incluso la que saldrá posteriormente del país, quedaría inhabilitada esta opción del reembarque porque la carga se habría sometido previamente a una declaración de importación.</p> <p>En el parágrafo 4, se sugiere eliminarlo, considerando que es significativo el cambio conforme al cual la regla general es que la declaración de importación debe presentarse en forma anticipada con una antelación mínima al arribo de la mercancía al territorio aduanero nacional, puede haber situaciones en las que no es posible cumplir con ese término, como por ejemplo, cuando se requiere revisar ciertas características en determinadas mercancías por ser de segunda. En esos casos, se sugiere permitir al importador explicar por qué no pudo cumplir con el plazo, antes de definir si procede una sanción o no".</p>		<p>establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Respecto de la solicitud de incluir como excepción a las importaciones en el marco de PROFIA y del sector automotriz, se informa que, dado que la DIAN ha venido trabajando con el sector para promover el uso de la declaración anticipada y se tiene esta dinámica de manera reciente con resultados favorables no se considera viable esta solicitud, por cuanto el argumento aplicaría también a otro tipo de mercancías de similares características. La propuesta actual permite que se pueda adelantar la inspección previa, e incluso se pueda actualizar la información correspondiente.</p> <p>Respecto de la solicitud de excluir "Las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas", ésta fue atendida mediante la inclusión del numeral 17 ("Las mercancías que establezca la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución reglamentaria, de acuerdo con los estudios técnicos correspondientes").</p> <p>Respecto de la solicitud de excluir "La carga que ingrese a los centros de distribución logística internacional (CLI)" de las mercancías sometidas a declaración anticipada, no se acepta la solicitud pues no hay razón operativa para que este tipo de mercancías no puedan ser declaradas de forma anticipada.</p> <p>Respecto al comentario sobre el poder incidir en incumplimiento del pago de los impuestos saludables de las importaciones de alimentos para consumo humano y bebidas por solo contar con 48 horas; se debe aclarar que la "autorización de pago" no se dará con posterioridad a la aceptación de la declaración, sino con posterioridad a la selectividad, como se evidencia en el artículo 22 del proyecto, con el que se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, o con posterioridad a la inspección documental o física, como se evidencia en el artículo 25 del proyecto, con el que se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, razón por la cual el pago no se encuentra sujeto al término de la presentación de la declaración anticipada.</p>
223	2/12/2023	ANDI - Asociación Nacional de Empresarios - lmanrique@andi.com.co	<p>Frente al artículo 22 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>"Artículo 22: Modificación del artículo 181 del Decreto 1165 de 2019. Determinación de inspección o levante.</p> <p>No es claro si una vez aceptada la declaración de importación y recibido el pago de los tributos aduaneros una de las opciones</p>	Se acepta parcialmente el comentario.	<p>Respecto al comentario "No es claro si una vez aceptada la declaración de importación y recibido el pago de los tributos aduaneros una de las opciones sea la de autorizar el levante automático de la mercancía", se indica que como resultado de la selectividad: i) se autoriza el pago, ii) se autoriza el levante o iii) se procede a hacer inspección física, documental o intrusiva. Además, porque el artículo es claro si se lee en conjunto con los demás artículos que regulan el procedimiento de importación, ya que la razón para que estos sean los resultados de la selectividad es que el pago de los tributos aduaneros, según el nuevo procedimiento propuesto, solo procede con posterioridad a esta, y no antes como sucede hoy en día.</p>

			<p>sea la de autorizar el levante automático de la mercancía, pues la nueva redacción enumera elementos de diferente naturaleza. Vale decir, la inspección documental y la física con la autorización de pago de los tributos aduaneros. Por ello se sugiere retornar a la redacción que tiene el artículo en el Decreto 1165, incluyendo el levante automático como primer elemento de la lista de alternativas, que se pueden dar una vez presentada y aceptada la declaración de importación y pagados los tributos aduaneros.</p> <p>De otra parte, no es claro por qué la inspección no intrusiva se incluye como elemento separado, dado que esta es una forma de hacer la inspección física (de manera no intrusiva) y que es una situación no individualizada en el Decreto 1165. Por tanto, se sugiere eliminarla, sin perjuicio de que la inspección física se haga de manera no intrusiva en los casos señalados en la reglamentación.</p> <p>Se sugiere la siguiente redacción: Artículo 181. Determinación de inspección o autorización de pago. "Presentada y aceptada la declaración de importación, a través de los Servicios Informáticos Electrónicos, y verificado el pago de los tributos aduaneros, se procederá a determinar previa solicitud del declarante:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La autorización de levante automático de la mercancía</li> <li>2. La inspección documental,</li> <li>3. La inspección física de la mercancía".</li> </ol>		<p>De otro lado, en efecto, el artículo 22 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que indica los resultados de la selectividad, leído en consonancia con el artículo 26 del mismo, da cuenta de que el pago siempre va después de la selectividad. Así, como consecuencia de ella puede obtenerse la autorización de pago automático para aquellas modalidades de importación que sí requieren el pago de tributos aduaneros, con posterioridad al cual se puede obtener el levante, o el levante automático para aquellas que no requieren de pago. También se puede determinar la inspección documental o física, casos en los cuales el inspector podrá autorizar el pago de los tributos aduaneros para aquellas modalidades de importación que sí requieren su pago o el levante, para aquellas que no.</p> <p>De otra parte, sobre el comentario donde se sugiere eliminar la inspección no intrusiva como determinación de la inspección por ser una forma de hacer la inspección física, se indica que se acepta la sugerencia y se incluye la aclaración en el proyecto</p> <p>En consecuencia, se acepta el comentario de forma parcial en lo relacionado con la eliminación del término "Inspección no intrusiva".</p>
224	2/12/2023	ANDI - Asociación Nacional de Empresarios - lmanrique@andi.com.co	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>"Artículo 65. Derogatorias.</p> <p>No se debería derogar el numeral 2.3 del artículo 23, ya que le quitaría un beneficio muy importante a las empresas certificadas como la OEA, obligándolos a hacer declaraciones anticipadas para todas sus operaciones".</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, y que tienen como fundamento que la operación no permite su declaración anticipada, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Esas excepciones. En consecuencia, dado que no hay razón para que los operadores económicos autorizados (OEA) no declaren de forma anticipada, es lógico que se elimine el beneficio en aras del control.</p>
225	2/12/2023	ANDI - Asociación Nacional de Empresarios - lmanrique@andi.com.co	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>"Artículo 142 Importación del medio de transporte.</p> <p>En cuanto a este artículo, quisiéramos aprovechar este espacio de comentarios para solicitar la adición de un párrafo 2:</p> <p>Sugerimos la siguiente redacción: Adición Proyecto Decreto. Adición de un párrafo</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de modificar el artículo 142 del Decreto 1165 de 2019, se informa que debido a las particularidades de la operación de importación de las instalaciones industriales habilitadas para los procesos de reparación o acondicionamiento de que trata el artículo 224 del Decreto 1165 de 2019, y de la necesidad de las piezas y repuestos que lleguen con dichas instalaciones, se atiende la solicitud adicionando un el párrafo 2 del artículo 75 que corresponde a lugares habilitados para ingreso y salida de mercancías.</p>

			<p>2 al artículo 142 del Decreto 1165 de 2019. importación del medio de transporte.</p> <p>"Parágrafo 2. Se podrán introducir como operación aduanera especial de ingreso al territorio aduanero nacional desde el exterior, embarcaciones marítimas o fluviales, así como las partes y/o repuestos necesarios, para ser objeto de procesos de acondicionamiento, mantenimiento o reparación en el territorio aduanero nacional.</p> <p>La operación aduanera especial de ingreso procederá bajo la autorización de la Dirección de General Marítima Autoridad Marítima Colombiana (DIMAR), quien reportará a la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), cualquier incumplimiento de la autorización otorgada respecto a las embarcaciones, así como, sus partes y/o repuestos.</p> <p>Para la autorización de la operación prevista en este parágrafo se deberá contar además de la autorización de la DIMAR, con una instalación industrial habilitada.</p> <p>La autorización otorgada por la DIMAR hará las veces de documento soporte que acredita la legal estadia de las embarcaciones, partes y/o repuestos, los cuales estarán bajo disposición restringida, deberán estar almacenados de forma individualizada dentro de las instalaciones industriales habilitadas y sometidas a un control de inventarios.</p> <p>El ingreso de embarcaciones se deberá realizar por lugares habilitados con el cumplimiento de las respectivas formalidades aduaneras establecidas en este Decreto".</p>		
226	2/12/2023	Catalina Del Pilar Acosta Ardila - cacosta@zonafraanoccidente.com	<p>Frente a los artículos 49, 50, 51, 52 y 53 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 475, 477, 486 y 492 el Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"ARTICULO 49,50,51,52,53.</p> <p>1. No es claro quién va ser responsable de la inspección física en zona primaria, el importador? El dueño de la mercancía ¿por qué se entiende como si el usuario operador tuviera que ejercer este tipo de control y estaríamos incumpliendo la normativa por la exclusividad y que dichas actividades de la naturaleza de nuestro Rol deben desarrollarse dentro del área delimitada como ZF.</p> <p>2. Colombia no cuenta con una infraestructura robusta en</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con los comentarios 1 y 5, donde pregunta "No es claro quién va ser responsable de la inspección física en zona primaria, el importador?" y manifiesta que no es clara la responsabilidad frente a la mercancía declarada, se indica que, de acuerdo al último inciso del parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, la mercancía solo puede salir del lugar de arribo amparada con una declaración de ingreso con destino a una Zona Franca, en ese orden se ajusta el proyecto y se incorpora al usuario de zona franca como declarante parpara la presentación de la declaración de ingreso, y en consecuencia será el usuario de zona franca calificado o autorizado según corresponda el responsable de presentar la declaración de ingreso.</p> <p>Adicionalmente, de manera particular frente al comentario 5, se responde que, para atender la solicitud realizada, se procede a modificar los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019 precisar quién es el responsable de cada obligación y diligencia en lugar de arribo. Adicionalmente, se precisó la redacción para hacer referencia al usuario de zona franca de manera general, por cuanto la mercancía puede venir consignada a un usuario calificado, a un usuario autorizado o al usuario operador y en cada caso, este deberá responder por la declaración de ingreso en cada caso.</p>

	<p>puertos, aeropuertos y paso de frontera lo que colapsa el comercio exterior en Colombia, aumentando los costos en el comercio exterior y incrementando los valores al cliente final de sus productos importados.</p> <p>3. Estoy de acuerdo que se elimine la Subpartida comodín, esto se presta para que los usuarios realicen movimientos no acordes a la normativa aduanera y cuando llega mercancía con sobrantes muchas veces no lo declaran o no realizan el debido proceso, se podría retirar el uso de dicha subpartida y ser obligatorio para los usuarios de ZF independiente de su objeto social o actividad que se ingresen a los sistemas de control de inventarios subpartidas reales y descripción de la mercancía (Casilla de descripción), por la interoperabilidad de la Dian sería muy fácil el control en tiempo real después de que el formulario esté en estado aprobado o finalizado según su naturaleza.</p> <p>4. Debe haber un cambio a la reglamentación del tránsito aduanero para evitar alteración de precintos o de satelitales en el trayecto, debería haber una normativa más estricta para los transportadores ya que los eventos abren una puerta muy grande a cambio de información.</p> <p>5. Se debe tener muy claro y quedar en la modificación del decreto plasmado los roles de cada uno, que responsabilidad tiene el usuario operador, que responsabilidad tiene el usuario calificado y que responsabilidad tiene el importador o dueño de la carga, nosotros como usuario operador actualmente tenemos un rol y una responsabilidad muy grande pero no podemos responsabilizarnos de la mercancía y de su naturaleza, esto debe ser responsabilidad netamente de quien vaya a nacionalizar o quien realice la clasificación arancelaria, no es claro como quieren hacer esto, se entendiera en dicho documento como si el usuario operador tenga que ir a zona primaria a realizar inspecciones.</p> <p>6. ¿En el Artículo 477 se habla de planilla de envío, pero no es claro ya que dicho documento se maneja en la modalidad de importación aérea y la importación marítima y terrestre? Debe haber una mejor claridad del concepto.</p> <p>7. Para los traslados entre Zonas Francas no debería existir declaración anticipada, complica el proceso de comercio exterior y se pierde el incentivo y el objetivos de las Zonas Francas.</p>	<p>Sobre el comentario 2, donde indica que “Colombia no cuenta con una infraestructura robusta en puertos, aeropuertos y paso de frontera lo que colapsa el comercio exterior”, se informa que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN viene trabajando con los responsables de las zonas primarias parpara asegurar que las disposiciones propuestas en este proyecto se puedan implementar de manera óptima. Por tratarse de una apreciación y no de una sugerencia no se realiza modificación del proyecto.</p> <p>Frente al comentario 3, sobre los datos que se van a exigir para el movimiento de mercancías de las operaciones de Zona Franca, se informa que de acuerdo con el parágrafo 1. del artículo 475 lo relacionado con las operaciones entre zonas francas será regulado mediante resolución de carácter general; sin embargo, la norma es clara en indicar que todas las operaciones que involucren la entrada a una zona franca ya sea desde el exterior, o desde otra zona franca deben ampararse en una declaración de ingreso parpara ejercer el control de las mercancías.</p> <p>La determinación de los eventos en que se requiera la declaración de ingreso será regulada en resolución de carácter general en la que se determinará la forma y contenido de los formularios y se dispondrá que dichas autorizaciones se efectúen a través de los Servicios Informáticos Electrónicos. No obstante, se precisa que las operaciones desde el territorio aduanero nacional a zona franca no requerirán la presentación de una declaración de ingreso.</p> <p>En relación con el comentario 4, se informa que dado que las tecnologías usadas para esos controles sufren constantemente actualizaciones, las especificaciones respecto del uso de las mismas se establecen vía resolución, así como la determinación de las operaciones logísticas que lo exigen de acuerdo a las necesidades y reportes de nuestro sistema de gestión de riesgos y los hallazgos encontrados en el centro de trazabilidad.</p> <p>Respecto al comentario 6 relacionado con el artículo 50 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 477 del Decreto 1165 de 2019 el ciudadano señala “se habla de planilla de envío, pero no es claro ya que dicho documento se maneja en la modalidad de importación aérea y la importación marítima y terrestre”, se informa que con el nuevo procedimiento aduanero establecido en el artículo 50 en mención, el traslado desde lugar de arribo a zona franca ubicada o en la misma o en diferente jurisdicción requerirá, además de la planilla de envío, la declaración de ingreso, por cuanto los términos y condiciones de estos documentos serán regulados en resolución expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, estableciendo la forma y contenido de los formularios y se dispondrá que dichas autorizaciones se efectúen a través de los Servicios Informáticos Electrónicos.</p> <p>Frente al comentario 7 donde indica que no debería existir declaración de ingreso para los traslados entre Zonas Francas, se responde que los términos y condiciones de la declaración de ingreso serán regulados en resolución de carácter general expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN; es decir, se determinará su forma y contenido. Por tanto, no se realiza modificación del proyecto.</p> <p>Sobre el comentario 8 donde indica que existen conceptos que no son claros y que su redacción confunde, se informa que de acuerdo con las observaciones realizadas se ajustó la redacción de los artículos y se precisaron varias temáticas.</p> <p>Sobre el comentario 9 relacionado con el artículo 51 del proyecto mediante el cual se modifican los incisos segundo y tercero del artículo 478 del Decreto 1165 de 2019 en el que se manifiesta que tener solicitud de autorización de embarque (SAE) para las exportaciones complica la operación, se informa que en razón a que las operaciones de zonas francas con destino al resto del mundo se consideran exportación y el Formulario de Movimiento de Mercancías es un documento propio del sistema del control de las zonas francas, y a que es necesario que las exportaciones al resto del mundo estén amparadas en un documento aduanero, controlado y parametrizado por la aduana, se hace necesario exigir solicitud</p>
--	--	---

			<p>8. Hay muchos conceptos que no son claros y su redacción confunde, deben evaluar la redacción y dejar muy claro el alcance de cada uno de los involucrados en la cadena del proceso de comercio exterior.</p> <p>9. Se entiende dentro del texto que para las exportaciones los usuarios deben tener SAE complica mucho la operación y no le encuentro sentido a esta medida, no tiene un fin y una lógica por la operatividad y la logística, esto no debe cambiar en nada.</p> <p>10. Para las exportaciones lo que si debe cambiar es que todo debe salir con la subpartida real y su SKU identificado según documentos soporte”.</p>		<p>de autorización de embarque (SAE) y declaración de exportación (DEX) para todas las exportaciones desde zona franca al resto del mundo. En este sentido no se realiza modificación al proyecto.</p> <p>Frente al comentario 10 donde manifiesta que para las exportaciones “todo debe salir con la subpartida real y su SKU identificado según documentos soporte”, se responde que esta información es requerida en la SAE, por tanto, no se realiza modificación al proyecto.</p>
227	2/12/2023	ANDI - Industria Automotriz - lmanrique@andi.com.co	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>“Artículo 1. Adición y modificación de definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Definición de mercancía diferente: El proyecto incluye que la mercancía puede ser diferente incluso cuando hay un salto de subpartida arancelaria, lo cual consideramos no es aplicable ya que con un salto de subpartida no necesariamente se debe concluir que la mercancía es diferente y sea susceptible de quedar en causal de aprehensión”.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	Se acoge el comentario y por lo tanto, se elimina de la definición de mercancía diferente el salto de subpartida.
228	2/12/2023	ANDI - Industria Automotriz - lmanrique@andi.com.co	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>“Artículo 18. Modificación del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>2. Presentación obligatoria de la declaración de importación de manera anticipada. Este cambio genera preocupación para el sector, ya que se entendería que el no presentar la declaración anticipada (DA) con las 48 horas mínimas, la mercancía queda aparentemente en causal de aprehensión, lo que significa que solo se podría rescatar con el pago del 50% del valor de la mercancía. Teniendo en cuenta la logística actual, se convierte en un riesgo muy grande la imposibilidad de presentar la DA, entre otras, porque no en todos los casos se cuenta con la documentación necesaria por parte del proveedor o terceros, antes de la llegada de la mercancía al país. Ej: certificaciones de fletes, originales de las facturas</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional y poder establecer los tributos que el Estado puede percibir por la eventual importación de mercancía de procedencia extranjera.</p> <p>Ahora bien, ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Por eso en el parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 se previó la posibilidad de que en caso de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, el importador deba pagar la sanción prevista en el decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de que trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>En ese mismo sentido se ajustó el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido aclarar de que la declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>En relación con la preocupación por no conocer información de la mercancía al momento de ser declarada en los términos del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se indica que en caso de que falte información en la declaración o haya errores en la misma, se permitirá la actualización de la declaración anticipada una vez</p>

		<p>comerciales, información necesaria para la clasificación arancelaria.</p> <p>3. Imposibilidad de obtener información de seriales. Debido a la cantidad de piezas y partes que se importan para el proceso de ensamble, que oscilan en más de 1.500 mil piezas por vehículo, el volumen de mercado que representa Colombia dentro del ecosistema mundial de vehículos, evidencia la imposibilidad de obtener en un plazo superior a las 48 horas la información de los seriales a los proveedores de piezas a nivel mundial para poder presentar declaraciones anticipadas, debido a la especificidad de las partes y al volumen de mercancía.</p> <p>La normatividad aduanera y de comercio exterior colombiana exige declarar serial a muchas clases de mercancía que en otros países no aplica y muchos de nuestros proveedores no entregan de forma anticipada dicha información, por lo que se hace necesario siempre realizar inspección previa a las mercancías para toma de seriales o esperar a que lleguen al depósito en DUTA para realizar la actividad mencionada. Hoy la excepción de declaración de seriales no aplica a todos los regímenes especiales de importación que maneja el sector.</p> <p>Es necesario hacer inspecciones previas y realizarlas en las instalaciones de los puertos, lo que incrementaría costos de importación por los altos costos en los puertos en operaciones de movimiento de contenedores, desconsolidación de la carga y la congestión portuaria.</p> <p>4. Capacidad administrativa. Mantener un flujo constante en el proceso de cargue, descargue, entrada y salida de mercancía en los puertos, para los procesos de ensamble de vehículos en el país, una preocupación que evidencia el sector para operar en plantas, es la capacidad operativa de la DIAN y de los puertos para atender de manera expedita, el proceso de inspección, levante y salida de mercancía en los tiempos requeridos.</p> <p>5. Gestión de Riesgo. Considerando las grandes inversiones y procesos adelantados por las compañías para el aseguramiento de los procesos aduaneros, solicitamos a la DIAN, tener en cuenta el análisis de riesgo de los actores para establecer procesos aduaneros en los cuales se puedan seguir utilizando los beneficios que brindan los</p>		<p>se presente el informe de descargue e inconsistencias, sin que haya lugar a la aprehensión de la mercancía. Aunque, se precisa que, para dar mayor precisión sobre el momento en que debe hacerse a actualización se ajustó la redacción, así: "(...) y tendrá que actualizarse una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 de este Decreto y hasta antes de solicitar la determinación de autorización de pago, autorización de ingreso, de levante o de inspección".</p> <p>La actualización de la mercancía al detalle con inclusión de seriales y demás podrá realizarse incluso después de la inspección previa y hasta el momento en que se solicite la selectividad.</p> <p>Frente a la preocupación por el desbordamiento de la capacidad operativa de la aduana, así como de los lugares de arribo, se responde que la entidad tiene previstos ajustes a sus procesos internos para responder a los cambios una vez que estos entren en vigor. Este trabajo se está adelantando con los titulares de los lugares de arribo, y los concesionarios tanto de puertos como de aeropuertos.</p> <p>Así mismo, la Entidad está en el proceso de vinculación de nuevos funcionarios a la planta lo cual redundara en la capacidad operativa, para atender las necesidades operativas impuestas por la nueva regulación aduanera.</p> <p>En relación con el comentario sobre la gestión de riesgos, se informa que lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, por lo tanto, es uno de los objetivos del proyecto que la mercancía haya sido objeto de selectividad y de inspección cuando a ello hubiere en lugar de arribo. El análisis de riesgo será tenido en cuenta en la selectividad, la cual, frente a un riesgo bajo puede dar lugar a que la mercancía obtenga autorización de pago o levante automático. Esta solicitud respecto de un tratamiento especial para los importadores que hacen parte del programa PROFIA, se evaluará internamente parpara las reglas de los sistemas de gestión de riesgos de la DIAN, pero depende de todas las varias internas que lo componen</p> <p>Respecto del comentario de los servicios informáticos, se informa que se están realizando todas las actividades para garantizar que la presentación de los documentos se realice en su totalidad mediante el uso de los sistemas informáticos, previa divulgación, capacitación, y demás actividades como pruebas internas, pruebas reales, programa de acompañamiento con los ciudadanos para garantizar la implementación optima.</p>
--	--	--	--	--

			<p>regímenes especiales como lo son PROFIA y Transformación y ensamble, y a su vez que se puedan utilizar los Depósitos Aduaneros privados autorizados por la DIAN para las inspecciones previas que se requieran.</p> <p>6. Servicios Informáticos Electrónicos. Se requiere de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, pasos adicionales como autorización de pago y declaraciones de ingreso y así garantizar una efectiva ejecución del proyecto. Sin esto, el riesgo con la implementación del proyecto para el comercio exterior es muy alto".</p>		
229	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Artículo 1. Descripción errada o incompleta del serial.</i></p> <p><i>El proyecto introduce una nueva definición por "descripción errada o incompleta del serial". Sin embargo, no determina su alcance o efectos como sí lo hace con la actual definición de "Descripción errada o incompleta". Por este motivo es necesario agregar a la parte final de la definición que "no conlleven a que se trate de mercancía diferente" para evitar interpretaciones inexactas por los diferentes denominaciones que tiene la regulación aduanera y que también se encuentra en el régimen sancionatorio".</i></p>	<b>Se acepta el comentario</b>	<p>Frente al comentario según el cual se debe precisar la definición de 'Descripción errada o incompleta del serial' por cuanto todas las mercancías tienen descripciones mínimas, se acoge la solicitud pues es cierto que todas las mercancías tienen descripciones mínimas. Por lo tanto, se procede a ajustar la definición.</p> <p>De esta manera, se atiende la sugerencia en el sentido de ajustar la definición de "Descripción errada o incompleta del serial", así: <b>"Descripción errada o incompleta del serial. Es la información con errores u omisiones parciales en el serial de las mercancías siempre y cuando estas no estén sujetas restricciones administrativas."</b> Esta definición debe aplicarse en concordancia con la definición de mercancía diferente, que también se ajustó y quedo plenamente tipificada así: <b>"Mercancía diferente. Es aquella mercancía que, verificada documental o físicamente, se advierte que no tiene correspondencia en sus características fundamentales, tales como apariencia, composición, partes de que consta y sus funciones, y su uso natural y obvio respecto a la mercancía declarada.</b></p> <p><i>También es mercancía diferente aquella que presenta omisión o error en el serial siempre y cuando esté sujeta a restricciones legales y administrativas establecidas por la autoridad competente, sin perjuicio de la aplicación del análisis integral."</i></p>
230	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Artículo 1. mercancía diferente.</i></p> <p><i>Es importante tener en cuenta que cualquier modificación en el régimen sustantivo repercute en el sancionatorio, de esta forma, modificar la definición de mercancía diferente por "salto de subpartida" podría ocasionar la aprehensión ya que existen cinco causales que tratan la materia. Consideramos excesivo esta denominación por salto de subpartida ya que el declarante es quien realiza, en su sana crítica, una evaluación técnica que determina la clasificación del bien y que, si bien, puede tener diferencias con la aduana, eso no significa que cambie su naturaleza. Por lo tanto,</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual será ajustada en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p>

			<p>sugerimos la siguiente redacción:</p> <p><i>Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta que esta última es de distinta naturaleza; es decir, cuando: i) "se determina que se trata de otra mercancía" o ii) se presente omisión o error total del serial siempre y cuando la mercancía esté sujeta restricciones administrativas. Lo anterior, sin perjuicio de la aplicación del análisis integral".</i></p>		
231	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"1. comportamiento esperado.</i></p> <p><i>"En la primera versión del proyecto publicado en la página del Ministerio se incluía la definición de "Comportamiento esperado". La segunda versión no lo contempla, pese a que hace mención en las consideraciones y en varios apartes del decreto. Sugerimos recuperar el concepto, pues de lo contrario toda nueva obligación incorporada en este decreto será considerada tipo 4 de acuerdo con el literal D) del parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto Ley 920 de 2023.</i></p> <p><i>Si bien este planteamiento resulta razonable, la verdad es que cuando se analiza la amonestación, parece que esta figura no aplicaría en ningún caso, aun con sanciones muy leves como la aquí descrita (comportamiento esperado)".</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Se informa que los comportamientos calificados en este proyecto como "comportamiento esperado" no corresponden a obligaciones categorizadas, pues en el comportamiento esperado su incumplimiento no genera sanción, ni da lugar a aprehensión, mientras que una obligación categorizada sí genera sanción o da lugar a prehensión. Así las cosas, teniendo en cuenta el comentario, se procede a incluir la definición de "comportamiento esperado", para dar claridad sobre los deberes que son comportamiento esperado y los que son obligación.</p>
232	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 5 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifican los numerales 1 y 2 del artículo 18 el Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"5. pago consolidado.</i></p> <p><i>La "suspensión de los tratamientos especiales" es una sanción en los términos del artículo 15 del régimen sancionatorio contenido en el Decreto 920 de 2023.</i></p> <p><i>"Las infracciones administrativas aduaneras de que trata el presente Título se califican como leves, graves y gravísimas, y serán sancionadas con amonestación, multas, [suspensión] o cancelación de la autorización, inscripción o habilitación para ejercer actividades, ....."</i></p> <p><i>Por lo tanto, la única consecuencia que debería aplicar con el incumplimiento del pago es la sanción del artículo 66 de la referida norma, de lo contrario, el Decreto 1165 de</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>La posibilidad de hacer el pago consolidado de los tributos aduaneros es un beneficio. Por lo tanto, su suspensión o pérdida ante el incumplimiento de los términos previstos en el Decreto 1165 de 2019 para hacer dicho pago no corresponde a una sanción para el usuario con calidad de Operador Económico Autorizado o Usuario Aduanero con Trámite Simplificado, sino a una consecuencia de su falta de diligencia.</p> <p>Lo anterior se refuerza con lo establecido en el artículo 117 del Decreto Ley 920 de 2023, que establece que cuando se incurriere en hechos que simultáneamente constituyan infracción y suspensión de beneficios se llevarán en procesos separados.</p> <p>Por tal motivo, no procede su solicitud de eliminar el artículo, ya que la suspensión o pérdida del beneficio es una consecuencia de un indebido actuar, mientras que la sanción sí es un castigo.</p>

			<p>2019 estaría desconociendo los presupuestos de la Sentencia C-441 de 2021.</p> <p>Por todo esto, sugerimos eliminar el artículo”.</p>		
233	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“8. operaciones entre zonas francas.</i></p> <p><i>Consideramos que la propuesta de operación es muy compleja y contrario a los principio de facilitación y simplificación. En su lugar, proponemos una redacción más simple en los siguientes términos y que supera los inconvenientes que al día de hoy se presentan:</i></p> <p><i>“Parágrafo 2°. Son importaciones las ventas de mercancías que realice un proveedor instalado en una zona franca a una sociedad de comercialización internacional siempre y cuando sea ingresado efectivamente al territorio aduanero nacional con el ánimo de permanecer indefinidamente en el territorio aduanero nacional. Sobre las operaciones objeto de exportación, sólo será posible expedir un certificado al proveedor cuando los bienes objeto de venta sean cien por ciento (100%) nacionales.”</i></p> <p><i>“Parágrafo 3°. El traslado de una zona franca a otra zona franca de un bien de propiedad de una sociedad de comercialización internacional deberá estar amparado con una declaración de ingreso, una planilla de envío y el formulario de movimiento de mercancías, de conformidad con lo previsto en el artículo 492 del presente decreto. En el evento en que dichos bienes vayan a ser exportados por una jurisdicción aduanera diferente deberán regresar al territorio aduanero nacional para su salida al resto del mundo, sin que esto constituya una importación de acuerdo con el parágrafo 2.</i></p> <p><i>“Parágrafo 4°. El ingreso de bienes por parte de una sociedad de comercialización internacional a una zona franca para ser objeto de la prestación de un servicio deberá tramitarse como exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y, por lo tanto, para terminar la modalidad, la sociedad de comercialización internacional deberá reimportarla dentro del término previsto en el artículo 196 del presente decreto o exportarla definitivamente a un usuario de zona franca o exportarla definitivamente desde la zona franca al resto del mundo presentando una declaración de modificación a la declaración de</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 8 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, no se efectuará ajuste el artículo considerando que lo que pretende la norma es armonizar los esquemas de sociedad de comercialización internacional y zona franca, y en ese orden siempre la venta se constituye en una importación toda vez que la sociedad de comercialización internacional se encuentra en el Territorio Aduanero Nacional. No obstante, se ajusta el parágrafo 2 incluyendo no solo el cien por ciento (100%) de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>Respecto de la propuesta de modificación del parágrafo 3, se informa que, dado que la mercancía se introdujo con una declaración de exportación temporal para perfeccionamiento, la mercancía debe volver al territorio aduanero nacional mediante una reimportación en el mismo estado, para su posterior exportación de acuerdo con la normativa vigente.</p> <p>Respecto de la propuesta de modificación del parágrafo 4, se informa que no se considera necesaria la precisión solicitada toda vez que las condiciones de estas operaciones están definidas.</p>

			<p><i>exportación temporal para perfeccionamiento pasivo de acuerdo con lo señalado en el artículo 371 del presente Decreto”.</i></p>		
234	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 9 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan los parágrafos 2 y 3 al artículo 75 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“La propuesta de redacción no solo crea una obligación aduanera, sino contractual entre el estado y los privados. Actualmente, la capacidad de infraestructura de algunos puntos de ingreso está a su máxima capacidad por lo que resultaría en un imposible destinar nuevos espacios para la instalación del dispositivo por la entidad. En ese sentido, se debe adicionar a la redacción “siempre que la infraestructura física lo permita”</i></p> <p><i>De otra parte, de acuerdo con los parámetros en el Decreto Ley 920 de 2023 la categoría correcta para esta obligación es tipo 4 y no 3. Las infracciones tipo 4 incluyen las conductas que obstaculizan el control como menciona la nueva obligación:</i></p> <p><i>“infracciones corresponden a aquellas que conlleven al incumplimiento de los términos y condiciones establecidos en los procesos aduaneros; que [obstaculicen el control] y la realización de la actividad adelantada por la autoridad aduanera”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario relacionado con la capacidad de infraestructura, se indica que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. El otro objetivo está encaminado a la modernización de la aduana, tanto en sus sistemas como en sus procedimientos. De cara a este último, la Dirección de Gestión de Aduanas está adelantando las reuniones correspondientes con los titulares de las zonas primarias y con los concesionarios tanto marítimos como aéreos para garantizar la óptima logística al momento en que entren en vigencia las disposiciones.</p> <p>En relación con la preparación de la aduana y de los ciudadanos frente al cambio, resaltamos que, para implementar el nuevo procedimiento, en el artículo 64 del proyecto se estableció que la vigencia de la totalidad de los artículos que lo regulen estará sujeta funcionamiento de los ajustes en el sistema y por tanto, se incorporó un ajuste a las vigencias, condicionándolas a ello, señalando expresamente que los cambios que se pretenden, solo se harán efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los ciudadanos y demás actores del procedimiento de importación, lo cual será certificado por la Entidad mediante una resolución de carácter general.</p> <p>De otra parte, sobre el comentario con el ciudadano indica que <i>“la categoría correcta para esta obligación es tipo 4 y no 3. Las infracciones tipo 4 incluyen las conductas que obstaculizan el control como menciona la nueva obligación”</i>, se responde que no se accede a la modificación propuesta por cuanto en el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023 expresamente tipificar como infracciones tipo 3 aquellas que implican el incumplimiento de las obligaciones y requisitos para la habilitación, y en este caso, la instalación y administración de equipos de inspección no intrusiva en los lugares habilitados es una obligación indispensable para la habilitación de estas zonas primarias.</p>
235	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente a los artículos 16, 17, 37, 49, y 50 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifican los artículos 169, 170, 295, 475 y 477 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Artículos 16, 17, 37, 49, 50. Declaración de ingreso.</i></p> <p><i>“Sugerimos mantener la redacción actual ya que es en zona franca en donde se producirá el proceso de importación o cualquier otro permitido y se encuentra amparado en la planilla de envío. Por su parte, la presentación de una nueva declaración como la de ingreso va en contravía de las recomendaciones del Convenio de Kyoto y cumple esta misma función el formulario de movimiento de mercancías.</i></p> <p><i>9. Práctica recomendada del Anexo D</i> <i>La Aduana no debería exigir una declaración de mercancías ante la Aduana respecto a las mercancías introducidas en una zona franca directamente desde el extranjero si la información ya se encontrara disponible en los documentos que acompañen a las mercancías”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>La exigencia de la declaración de ingreso tiene como finalidad tener certeza de la información de forma anticipada, de la mercancía que ingresa a Zona franca, como cualquier mercancía que ingresa al resto del Territorio Aduanero Nacional. Esta modificación ha sido de buen recibo en algunas zonas francas porque les permite tener un mayor control respecto de lo que ingresa.</p> <p>De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, lo relacionado con las operaciones entre zonas francas será regulado mediante resolución; sin embargo, la norma es clara en indicar que todas las operaciones que involucren la entrada a una zona franca, sea desde el exterior o de otra zona franca, deben ampararse en una declaración de ingreso para ejercer el control de las mercancías.</p> <p>La determinación de los eventos en que se requiera la declaración de ingreso será regulada en resolución de carácter general expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN en la que se determinará la forma y contenido de los formularios y se dispondrá que dichas autorizaciones se efectúen a través de los Servicios Informáticos Electrónicos.</p> <p>Ahora, en cuanto al comentario en el que se hace referencia al formulario de movimiento de mercancías, uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control aduanero, en ese sentido, es necesario que todas las operaciones estén amparadas en un <b>documento aduanero, controlado y parametrizado por la aduana</b>, así las cosas, en vista de que el Formulario de Movimiento de Mercancías es un documento propio de los sistemas informáticos de las zonas francas, que sirve de referencia para el control aduanero, su información es básica, y no contiene el detalle de la mercancía que es necesaria para realizar un control pormenorizado de lo que ingresa. De otra parte, de la lectura de los convenios, no se</p>

					observa ninguna recomendación frente a la no exigencia al detalle de información, por el contrario, prevén como buena práctica el otorgamiento de información previa para un óptimo desarrollo de la gestión del sistema de riesgos.
236	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente a los artículos 18 y 20 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 175 y 178 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"18 y 20. declaración anticipada.</i></p> <p><i>"Consideramos que el país no está listo para adoptar la declaración anticipada obligatoria y global por los siguientes motivos:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. La declaración anticipada es un mecanismo de facilitación que en Colombia se utiliza para el control. Si bien la aduana ha señalado en distintos escenarios que no producirá sanciones, esto no se refleja en el proyecto. Por una parte existe la sanción del 1% en el régimen sancionatorio, y por otra, se mantiene que la declaración que no es presentada en los tiempos no produce efectos.</i></li> <li><i>2. Desde el 2016, Analdex ha solicitado un estudio de medición de efectividad de la DIM anticipada para los productos que hoy son obligatorios (confecciones, calzado, llantas, etc), pero no ha sido entregada la información.</i></li> <li><i>3. En su lugar, un estudio del DNP demuestra que se pueden reducir los tiempos de despacho, sin embargo, es efectiva la medida porque la DIM anticipada VOLUNTARIA no genera sanción ni aprehensión. Es importante mencionar que el mismo estudio señala que el 65% de los importadores no conocen la DIM anticipada.</i></li> <li><i>4. Ahora el proyecto pretende implementar la DIM anticipada y cuando no sea presentada produce los siguientes efectos: i) sanción del num. 2.3 del artículo</i></li> </ol>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Respecto a los comentarios 1 al 3 relacionados con las apreciaciones sobre la obligatoriedad de la declaración anticipada, se responde que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada, las cuales fueron complementadas con base en lo indicado por los ciudadanos en varios comentarios. En el parágrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación.</p> <p>Además, en los considerandos del proyecto se justifica la necesidad de presentar declaración anticipada de las mercancías que ingresarán al territorio aduanero nacional. Sumado a lo anterior, la norma aduanera contempló la posibilidad de actualizar la declaración presentada de forma anticipada una vez la mercancía haya llegado al Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>Ahora bien, respecto a las preocupaciones manifestadas en los puntos 3 y 4, se responde que es necesario que la presentación extemporánea de la declaración anticipada tenga una consecuencia, pues este es un incentivo para el cumplimiento de la obligación. Sin embargo, se pretende que la consecuencia sea la imposición de una sanción, no la aprehensión de la mercancía. Por eso en el parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 se previó la posibilidad de que cuando una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo haga, el importador deba pagar la sanción prevista en el Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3, de que trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p>

			<p>29 del DL 920 de 2023; ii) la declaración no produce efectos, por lo que quedaría en causal de aprehensión y llegado el caso en que no sea posible colocar a disposición, aplicaría la sanción del 200% del valor de la mercancía. Es decir, hay dos sanciones por el mismo hecho, como ocurre con el pago consolidado tal cual como pretende establecer el proyecto.</p> <p>5. El país no cuenta con la infraestructura necesaria para realizar todos los procesos de importación de puerto o aeropuerto, ni para realizar inspecciones o inspecciones previas de mercancías con características especiales que permitan su apertura en el lugar de arribo, colocando en riesgo la calidad del bien y también a las personas que intervienen. Tampoco la aduana cuenta con la capacidad para atender las 3.600.000 declaraciones que se presentan en el año en el lugar de arribo.</p> <p>6. El artículo dependerá de los ajustes informáticos, hecho que no se precisa cuando ocurrirá. En su lugar, recomendamos seguir con el piloto de anticipadas, preparar a los importadores para implementar el modelo y primero hacer los ajustes. La experiencia que hoy vive el comercio por el que el sistema presenta dos semanas de fallas es importante considerarla para no cometer errores en el futuro".</p>		<p>En ese mismo sentido se procedió a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 para aclarar que la declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Frente a los comentarios 5 y 6, relacionados con la capacidad de infraestructura y la preparación de los sistemas para los importadores, se indica que uno de los objetivos del proyecto es la modernización de la aduana, tanto en sus sistemas como en sus procedimientos. Así mismo, sobre la preparación de la aduana y de los usuarios aduaneros frente al cambio, resaltamos que, para implementar el nuevo procedimiento, en el artículo 64 del proyecto se estableció que la vigencia de la totalidad de los artículos que lo regulen estará sujeta funcionamiento de los ajustes en el sistema.</p> <p>Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden solo se hagan efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los usuarios y demás actores del procedimiento de importación, lo cual será certificado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante la expedición de una resolución de carácter general.</p>
237	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente a los artículos 22 y 25 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 181 y 185 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"22 y 25. autorización de pago.</p> <p>En que consiste la etapa de autorización de pago, invierte el orden de lo que hoy conocemos o solo cambia el nombre? Parece que modifica el trámite aduanero de importación agregando un nuevo procedimiento o validación de la operación, sin embargo no es claro su alcance o como esto puede impactar en los tiempos de nacionalización".</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario, se informa que el artículo 22 del proyecto, que indica los resultados de la selectividad leído en consonancia con el artículo 26 del mismo, da cuenta de que el pago siempre va después de la selectividad. Así, como consecuencia de esta, puede obtenerse la autorización de pago automático para aquellas modalidades de importación que sí requieren el pago de tributos aduaneros, con posterioridad al cual se puede obtener el levante, o el levante automático para aquellas que no requieren de pago. También se puede determinar la inspección documental o física, casos en los cuales el inspector podrá autorizar el pago de los tributos aduaneros para aquellas modalidades de importación que sí requieren su pago o el levante, para aquellas que no. Así las cosas, la autorización de pago no supone un obstáculo distinto a la determinación de la selectividad que existe actualmente a través del sistema. Ambos pueden ser el resultado de la selectividad o pueden ser el resultado de la conformidad entre la mercancía inspeccionada y la declarada o entre la declarada y la manifestada.</p> <p>Finalmente, se informa que las disposiciones aquí modificadas, están basadas en los estudios de tiempos correspondientes.</p>
238	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"29. declaraciones que no producen efecto.</p> <p>"Solicitamos eliminar el numeral 2 de este artículo. La no presentación de la anticipada ya genera una sanción contenida en el numeral 2.3, artículo 29 del DL 920 de 2023.</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar la causal para considerar que una declaración no produce efectos, consistente en que la declaración anticipada no haya sido presentada en el término establecido en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se acoge la sugerencia por cuanto ante la presentación extemporánea de una declaración anticipada se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. Por eso en el párrafo 5 del mismo artículo se previó la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declara de forma anticipada, no lo haga, deba pagar la sanción prevista en el Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 de dicho Decreto.</p>

			<p><i>Actualmente esta medida genera multas excesivas a los importadores por hechos de un tercero, esto es, se anticipa al motonave. Lo anterior, teniendo en cuenta que la mercancía no se encuentra amparada en una declaración y por tanto procede la aprehensión. En muchos casos, la mercancía ha sido consumida por lo que aplican la multa del 200% del valor de la mercancía. Es un hecho desproporcionado teniendo en cuenta que:</i></p> <p><i>1. La mercancía fue declarada</i>  <i>2. Pago impuestos</i>  <i>3. El error proviene de un tercero en muchas ocasiones</i></p> <p><i>Esta misma razón impide que la DIM anticipada sea ampliamente difundida y utilizada ya que los importadores temen a las consecuencias que se producen por errores.</i></p> <p><i>La casilla 50 no es algo que pueda modificar el importador o declarante, es obligación del transportador. Además, no es la única forma de demostrar la llegada del medio de transporte, debería existir amplia libertad probatoria”.</i></p>		<p>En ese mismo sentido se procedió a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 para aclarar que aquella declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea</p>
239	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 49 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Artículo 49. término para contabilizar el ingreso de mercancía.</i></p> <p><i>El término para contabilizar el ingreso de las mercancías debe hacerse con el último medio de transporte y no con el primero ya que dependiendo del tipo de operación podría tomar más de 15 días finalizar el ingreso efectivo del último medio de transporte a la zona franca”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Respecto al comentario relacionado con el artículo 49 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, donde se solicita <i>“El término para contabilizar el ingreso de las mercancías debe hacerse con el último medio de transporte y no con el primero”</i>, se informa que no se acoge la sugerencia porque realizada la verificación operativa en diferentes zonas francas se observó que incluso los 15 días parecen exagerados, dado que el ingreso de los medios de transporte corresponden a un documento de transporte, y la mercancía debe salir del lugar de arribo dentro de los términos previstos en el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, por lo tanto no hay razón para contabilizar desde el último medio de transporte.</p>
240	2/12/2023	Juan Cano - jcano@analdex.org	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“nuevo. art. 23, tratamiento especiales art. 18 proyecto.</i></p> <p><i>en caso de que prospere la “declaración anticipada” y teniendo en cuenta que se utiliza como un mecanismo de control, solicitamos se ajuste la redacción del beneficio para los OEA en los siguiente términos:</i></p> <p><i>2.3. No presentar declaración aduanera anticipada, para el tipo de usuario importador.</i></p> <p><i>Lo propio deberá incluir el artículo 175 sobre excepciones:</i></p> <p><i>10. Las importaciones realizadas por un OEA o UTS”.</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma y basadas en las particularidades de la operación, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a la modificación sugerida porque los Operadores Económicos Autorizados (OEA) o Usuarios de Trámite Simplificado (UTS) pueden presentar declaraciones anticipadas cuando la operación así lo permita. A estos usuarios igualmente les aplican las excepciones previstas en el parágrafo 2 del artículo, cuando se trate de las operaciones allí señaladas.</p>

241	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan los parágrafos 5, 6 y 7 al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"1. Se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada.</i></p> <p><i>2. No existe una empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías, porque su rol es de intermediario de la modalidad de envíos urgentes y no es de transportador. Sugerimos aclararlo.</i></p> <p><i>3. No entendemos cual es el objetivo del reporte si hoy en día, tanto la aerolínea como el intermediario en momentos distintos con base en sus responsabilidades están obligados a reportar sobrantes y faltantes de acuerdo a su rol en el sistema y en el sistema informático, con cada uno de sus detalles. Ej. El transportador rol (formato 1207) proceso de carga, faltantes, sobrantes e inconsistencias. Sugerimos incluir en el sistema informático la posibilidad que el operador de envíos urgentes pueda incorporar por sistema sobrantes y pueda así mismo en las declaración consolidada de pagos incorporar el pago por sobrante hoy en día no se tiene y a esto le falta control.</i></p> <p><i>5. El intermediario de la modalidad de envíos urgentes no tiene la obligación de informar diferencias en peso".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En atención al comentario 1 del ciudadano según el cual: <i>"Se deben separar los roles entre la aerolínea y el operador de envíos urgentes o empresa de mensajería especializada", el comentario 2, según el cual "No existe una empresa de mensajería especializada que realice directamente el transporte de las mercancías, porque su rol es de intermediario de la modalidad de envíos urgentes y no es de transportador. Sugerimos aclararlo" y el comentario 5 "El intermediario de la modalidad de envíos urgentes no tiene la obligación de informar diferencias en peso", se ajustó la redacción para precisar que la obligación es del intermediario de la modalidad, por lo tanto, se acoge parcialmente el comentario en este sentido y para precisar que se trata de carga y no de mercancía, porque el informe de descargue se predica de la carga y no sobre mercancía.</i></p> <p>De otro lado, es de precisar que esta disposición respeta los roles y responsabilidades tanto del transportador como del agente de carga e importador y del declarante, de acuerdo con los convenios internacionales; no genera cargas adicionales al transportador por cuanto este responde en relación con la carga que transporta, descarga y sobre la cual debe presentar el informe de descargue e inconsistencias y su justificación, esto no cambia.</p> <p>Respecto a las responsabilidades del declarante, de acuerdo con su rol, este debe responder como lo hace hoy, por la información de la declaración de importación o de la declaración de ingreso que se presente, tal y como establecen los convenios internacionales.</p> <p>En cuanto al comentario 3, se resalta que no se trata de una solicitud o sugerencia, y por lo tanto, con base en él no se hará modificación al artículo 13 del proyecto. Sin embargo, para despejar dudas, se resalta que la razón de ser del parágrafo 6 es dar certeza respecto de que la posibilidad de presentar informe de descargue e inconsistencias también está en cabeza de los intermediarios.</p> <p>En relación con la solicitud de <i>"incluir en el sistema informático la posibilidad que el operador de envíos urgentes pueda incorporar por sistema sobrantes y pueda así mismo en las declaración consolidada de pagos incorporar el pago por sobrante"</i>, se informa que se evaluará la sugerencia para ver su viabilidad.</p>
242	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 35 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 3 del artículo 257 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Art. 35. 1. No hay HOY formulario que determine que la aerolínea entregue al operador de envíos urgentes físicamente la carga en zona primaria. 2. El operador necesita sacar su carga rápido antes de las 12 horas. 3. Los tiempos en los que un operador con un volumen importante está sacando carga de zona de arribo en un tiempo no mayor a 15 horas hábiles, desde que recibe físicamente la carga en zona de arribo /primaria. 4. El 1178 no es un formulario que indique que el operador Courier recepciono físicamente la carga. Si la DIAN quiere medir tiempos desde el formulario 1178, los operadores requerirán 3 días hábiles antes de cerrar el formulario 1314. 6. La DIAN deberá identificar con base en sus recursos físicos y humanos si tiene la capacidad de atender estos tiempos en los depósitos y en zona de</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con los puntos señalados, se precisa que en el proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía únicamente se establecía un término máximo de seis (6) horas siguientes a la recepción de la mercancía para el cumplimiento de las obligaciones de información de la misma. No obstante, se informa que en atención a otros comentarios al texto propuesto en el proyecto publicado se ajustó el artículo eliminando dicho ajuste.</p> <p>Además, se informa que para la implementación de los artículos que establecen los nuevos procedimientos, se está trabajando en modificaciones a los sistemas informáticos electrónicos y que la entrada en vigencia de dichos artículos solo ocurrirá cuando se compruebe que los ajustes a dichos sistemas funcionan, para lo cual se harán pruebas con los funcionarios y con todos los actores de la cadena logística para garantizar la óptima implementación de estas medidas, y en ese orden se expedirá la resolución reglamentaria que soporte este procedimiento.</p>

			<p>verificación. Hoy esto es imposible. 7. ¿Como la DIAN podrá verificar que la carga evidentemente la entregó al operador la aerolínea ? 8. Cuál es el insumo que se lleva la DIAN si no logra ajustar el sistema informático para tener la incidencia de arribo y entrega de la carga en el depósito en zona primaria?.</p>		
243	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 58 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 6 del artículo 736 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"1. La mercancía cuando queda en abandono, genera una incidencia en la operación de los intermediarios, son envíos que no son susceptibles de incorporarse de nuevo en la declaración consolidada de pagos por parte del operador de envíos urgentes. 2. NO es claro ¿quién realiza la declaración simplificada? ¿Hay una declaración especial para estas operaciones ¿Es la misma simplificada? 4. Cuando la norma indica depósitos habilitados, ¿son los depósitos de envíos urgentes? ¿Es en nuestro deposito que se haría esta gestión? 5. Estarían modificando el valor del rescate al quince por ciento (15%) por que el numeral 1 del Art 293 indica el 10%. Sugerimos revisión . 6. El intermediario como indica en la consolidada de pagos que la mercancía ya fue abandonada y esto como se realiza en el sistema informático. 7. ¿Como se liquidan esos valores de costo de la Dian en depósito, la Dian nos informara este valor? 8. Quien suministra el acto administrativo emitido por la Dian. 9. Respecto a las mercancías sujetas a restricciones legales y administrativas ya en abandono, no es susceptible ser superadas dichas restricciones en esta instancia. Se sugiere tener en cuenta la legislación sanitaria y fitosanitaria. Porque se supone que los vistos buenos, licencias entre otros deben ser previos al arribo. 10. De darse este ajuste normativo cual es el tiempo límite que tiene la Dian para recoger los envíos que están en abandono en los depósitos de envíos urgentes, sugerimos incorporar estos tiempos para los envíos en abandono, hoy en día no hay obligación a cargo de la Dian y si consideramos relevante dicha incorporación. 11. Se sugiere hacer ajustes al sistema informático de darse estas incidencias".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Se aclara que los paquetes postales o envíos urgentes en situación de abandono que se encuentren ubicados en los depósitos de envíos urgentes habilitados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN, podrán ser vendidos al consignatario o a su propietario, por la respectiva Dirección Seccional, siempre y cuando se paguen previamente, los gastos de transporte y de almacenamiento a que hubiere lugar al depósito habilitado donde se encuentre la mercancía, y se pague el monto correspondiente al ciento por ciento (100%) sobre el avalúo de las mercancías, en la forma que disponga la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. Lo anterior, siempre y cuando no se trate de mercancías sujetas a restricciones legales y administrativas, a menos que estas se superen.</p> <p>Por todo lo anterior, no hay lugar a presentación de declaración simplificada, pues no se trata de una legalización, ni es un rescate en términos aduaneros. Es una entrega por venta, previo pago del 100% del valor de la mercancía a favor y en la forma que reglamente la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN para el efecto. Lo anterior, por cuanto los términos logísticos para la entrega dependen de la naturaleza de las mismas, de sus condiciones, y estas circunstancias deben desarrollarse vía resolución reglamentaria. Así las cosas, este artículo desarrolla la forma disposición de las mercancías que ya se encuentran a favor de la entidad, y por ello no puede confundirse con la operación aduanera.</p> <p>Respecto a aquellas que estén sujetas a restricciones, no pueden ser objeto de entrega, siempre que estas se superen ante las entidades correspondientes. Si bien por regla general el cumplimiento de vistos buenos se realiza previamente, es sabido que hay casos en que los ciudadanos logran superar las restricciones con la entidad correspondiente, y en estos casos es posible su entrega.</p> <p>No obstante las anteriores precisiones, se ajusta la redacción para dar más claridad al artículo.</p>
244	2/12/2023	Manuela Jiménez (manuela.jimenez@netafim.com)	<p>Frente a los artículos 38, 39 y 40 del proyecto mediante los cuales se modifican los artículos 300, 304 y 305 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>"Los comentarios se destinan a los cambios regulatorios en el</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>La solicitud versa sobre la problemática de los sistemas de riesgo, pero no se adiciona comentario específico ni propuesta concreta sobre las modificaciones que deben surtirse en relación con la resolución de clasificación arancelaria por las unidades funcionales.</p>

		<p><i>trámite de Resolución anticipada de clasificación.</i></p> <p><i>Si bien los cambios propuestos se enmarcan entre los artículos 38, 39 y 40 del proyecto, los comentarios se presentan como aspectos adicionales y diferentes a la ampliación de términos.</i></p> <p><i>En busca de responder al dinamismo del comercio exterior y fomentar el crecimiento de los mercados locales, es para nosotros de vital importancia poder contribuir en la optimización de los procesos logísticos inmersos en las operaciones internacionales.</i></p> <p><i>Como una organización experta en el desarrollo y tecnificación del sector agrícola, hemos detectado que existen ciertos aspectos dentro del proceso de Resolución de clasificación de Unidad funcional que perjudican la eficiencia y eficacia de un instrumento creado para facilitar la importación de un conjunto de equipos destinados a un mismo fin, abriendo brechas competitivas entre el mercado nacional y el mercado internacional.</i></p> <p><i>La necesidad de proveer soluciones tecnificadas al agro colombiano se hace cada vez más palpable. En Colombia, se estima que solo 1,6 millones de las 39.239 Has aptas para riego se encuentran en etapa productiva, lo que demuestra grandes estancamientos en materia de crecimiento económico para el sector rural. Adicionalmente, la tecnología de sistemas de riego o distritos en Colombia no ha logrado alcanzar los avances que se desarrollan en el exterior, generando que la mayoría de las empresas dedicadas al negocio se vean en la obligación de importar estos equipos.</i></p> <p><i>Para Netafim Colombia, brindar soluciones innovadoras en materia de riego de cultivos sin desvalorizar el apoyo a sus aliados del mercado nacional constituye una prioridad, lastimosamente, hemos encontrado en algunas de las exigencias regulatorias frente a la conformación, importación y venta de sistemas de riego obstáculos significativos que deberían considerarse en la presente oportunidad.</i></p> <p>1 Contexto</p> <p><i>La seguridad alimentaria se refiere a la disponibilidad suficiente y estable de alimentos, al acceso oportuno y permanente de sus cantidades, calidad e inocuidad de las personas, en el que se permitan condiciones adecuadas para llevar una vida saludable y activa (Conpes 113,</i></p>		
--	--	--	--	--

			<p>2008), de hecho, el artículo 65 constitucional establece el derecho a la alimentación equilibrada como derecho fundamental de los niños y en cuanto a su producción agrícola es deber del Estado proveerla. Así, promover la tecnificación de cultivos mediante la instalación de sistemas de riego responsables con el cuidado del agua, constituye una alternativa tangible para los cambios y garantías que busca alcanzar el gobierno, teniendo en cuenta además que el Plan Nacional de Riego 2020-2039 tiene como objeto incorporar 620.000 hectáreas con infraestructura de riego, sumando a estas una mejor adecuación a otros distritos ya existentes que requieren de una modificación, modernización u ampliación, sumando la habilitación de 744.926 hectáreas adicionales a las 1.100.027 que se tienen disponibles (Plan Nacional de Riego, 2022).</p> <p>La inversión productiva en el sector rural se hace esencial para la consecución de los planes de desarrollo del actual gobierno donde la superación de la pobreza, la desigualdad, el cuidado del medio ambiente y el cierre de brechas entre el campo y la ciudad serán el camino para pasar "De una economía extractivista a una economía productiva". Un pedazo de tierra, por ejemplo, cuesta en función de su escasez relativa, la ubicación de acuerdo con la distancia al mercado, la calidad de la tierra y el acceso al agua; ya sea por la disponibilidad y por la tenencia de infraestructura de riego.</p> <p>Por otro lado, según la FAO, los cultivos irrigados producen 2,2 veces más que los secanos y 3,3 veces más si se utilizan los mejores insumos de forma óptima, lo cual está asociado a la asistencia técnica y a los conocimientos sobre la calidad de la tierra.</p> <p>El riego de precisión es un enfoque de la agricultura que apoya a los productores a generar mayores rendimientos y de mayor calidad -con menos recursos-, incrementa la productividad del agua y la eficiencia de los fertilizantes. El objetivo es convertir a la agricultura de precisión en una solución accesible y efectiva para los productores de Colombia".</p>		
245	2/12/2023	Manuela Jiménez (manuela.jimenez@netafim.com)	<p>Frente a los artículos 38, 39 y 40 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 300, 304 y 305 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>Se dirige a la sección de regulación de la Resolución de</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	La solicitud versa sobre la problemática de los sistemas de riesgo, pero no se adiciona comentario específico ni propuesta concreta sobre las modificaciones que deben surtirse en relación con la resolución de clasificación arancelaria para las unidades funcionales. No obstante, trasladaremos sus inquietudes al área competente para su evaluación y análisis.

		<p><i>Clasificación anticipada (art 38, 39 y 40)</i></p> <p><i>El riego de precisión es un enfoque de la agricultura que apoya a los productores a generar mayores rendimientos y de mayor calidad -con menos recursos-, incrementa la productividad del agua y la eficiencia de los fertilizantes. El objetivo es convertir a la agricultura de precisión en una solución accesible y efectiva para los productores de Colombia. Durante el séptimo Congreso Empresarial de la ANDI, el presidente Gustavo Petro habló respecto a la reforma tributaria expresando "Esto comienza con una reforma agraria. Porque la primera actividad productiva es la agricultura. Si no hay una producción agraria eficaz, el proceso subsiguiente de construcción de la industria se puede frenar". Es claro que si Colombia quiere una industrialización debe haber una modernización en el agro, incluyendo el aumento de la producción en renglones dependientes de las importaciones, con lo cual se contribuiría a aliviar las presiones del déficit de la cuenta corriente sobre la balanza de pagos, situación que centros de análisis de los mercados como Corficolombiana, denominan como el "talón de Aquiles" de la economía colombiana.</i></p> <p><i>Con base a lo anterior, los sistemas de riego permitirían impulsar dicho objeto y optimizar que el impacto de la sequía y el cambio climático en la producción de alimentos sea menor, fortaleciendo del mismo modo el PIB en materia agro y la garantía de derechos fundamentales. En igual sentido, esta estrategia contribuiría a reducir de manera drástica la importación de alimentos básicos, al fomentar una actividad agropecuaria nacional productiva y altamente competitiva.</i></p> <p><i>Finalmente, es de resaltar que se estima que para el año 2050 habrá 10 mil millones de personas habitando nuestro planeta y 20% menos superficie cultivable por persona. Al considerar la escasez de agua, debemos aumentar la productividad agrícola, las mejores prácticas ambientales y la eficiencia en el uso de los recursos.</i></p> <p><i>2 Respecto a la importación de sistemas de riego como unidad funcional.</i></p>		
--	--	---	--	--

		<p>Teniendo en cuenta la importancia de lo expuesto, solicitamos a esta Honorable Comisión revisar las medidas establecidas en el proyecto que modifica parcialmente el Decreto 1165 de 2019, especialmente en lo relativo a la regulación de las Resoluciones de clasificación de unidad Funcional.</p> <p>Para entender el alcance de las consideraciones a presentar, es necesario ampliar un poco el contexto a marcos regulatorios que a pesar de encontrarse por fuera de Estatuto Aduanero vigente generan impactos directos en el proceso a revisar. El artículo 424 del Estatuto Tributario reconoce como actividades excluidas del impuesto sobre las ventas (IVA) la importación y venta de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 84.24.82.21.00 Sistemas de riego por goteo o aspersión.</li> <li>• 84.24.82.29.00 Los demás sistemas de riego.</li> <li>• 84.24.90.10.00 Aspersores y goteros, para sistemas de riego</li> </ul> <p>Al incluir la clasificación arancelaria de los bienes descritos dentro del Estatuto Tributario, las normas interpretativas obligan al contribuyente a aplicar los criterios definidos dentro de la "Nomenclatura Común Andina de designación y codificación de mercancías de los países miembros de la comunidad andina" para determinar qué debe entenderse como sistema de riego. En dicha normativa los sistemas de riego se reconocen como un conjunto de elementos unidos entre sí que necesariamente comprenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un centro de cabecera (filtros de malla doble, inyectores de bono, válvulas de compuerta, válvulas unidireccionales, entre otros).</li> <li>• Una red enterrada (para transportar el agua de la estación de cabecera hasta una parcela de riego determinada).</li> <li>• Una red de superficie (conductos con goteros o aspersores) . Estos últimos, son las únicas partes del sistema que se encuentran excluidos del IVA de forma individual.</li> </ul>		
--	--	---	--	--

			<p><i>El conjunto se clasifica en esta partida como constitutivo de una unidad funcional de acuerdo con la nota 4 de la sección XVI.</i></p>		
246	2/12/2023	Manuela Jiménez (manuela.jimenez@netafim.com)	<p>Frente a los artículos 38, 39 y 40 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 300, 304, y 305 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>Al ser clasificados como Unidades Funcionales (UF), los sistemas de riego deben cumplir con lo dispuesto en el artículo 307 del Decreto 1165 de 2019, el cual, indica que la importación de (UF) requiere la solicitud y expedición de una Resolución de Clasificación Arancelaria para poder contar con el beneficio de exclusión. Es aquí donde los procesos operativos empiezan a presentar dificultades, no solo por los tiempos de respuesta con los que cuenta la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN para llevar el proceso, lo cuales serían modificados a través de este decreto, sino por la falta de determinación frente a los criterios que definen los elementos o equipos que deben considerarse como componentes de las tres categorías expuestas por la Nomenclatura Andina y las consecuencias en caso de presentarse omisiones técnicas en los mismos.</i></p> <p><i>Por tanto, encontramos pertinente considerar y regular dentro del proyecto decreto los siguientes aspectos:</i></p> <p><i>1. Respecto a la limitante de importar una única Unidad Funcional por Resolución de calificación.</i></p> <p><i>Nos enfrentamos con un instrumento que permite la importación de una sola Unidad Funcional por Resolución de clasificación. Esto impide que una empresa pueda contar con inventario disponible de manera permanente, al estar condicionado a los tiempos de respuesta de la Autoridad Aduanera. Lo anterior, no solo termina afectando a la compañía en sí, sino al productor final, dado que la empresa se ve obligada a completar el stock que importa por partes con compras nacionales o extranjeras que, si están gravadas, aumentando el costo del producto final y en consecuencia, su precio.</i></p> <p><i>Al ser una empresa especializada en el diseño, venta, instalación, manejo y administración de sistemas de riego, Netafim Colombia</i></p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>Ya que el decreto reduce el término de expedición de las resoluciones de clasificación arancelaria – los temas logísticos y de stock de las empresas depende del trámite que realice el importador. Sin embargo, a través del sistema legalmente puede adelantar los trámites pertinentes para poder efectuar las solicitudes que requiera y contar con varias resoluciones de clasificación, contando con un término hasta de dos años para la importación de la unidad funcional.</p>

			<p>desarrolla sus actividades de Comercio Exterior alrededor de la importación de sistemas de riego y sus partes.</p> <p>Así las cosas, durante el 2023 hemos realizado cerca de 310 importaciones de sistemas de riego, sin embargo, por temas de trámite, no hemos logrado impulsar la totalidad de dichas importaciones bajo la condición el amparo de la Resolución de calificación como Unidad Funcional. De hecho, de los 310 sistemas que hemos importado, considerando que todos cumplen con los criterios definidos en la Nomenclatura Andina, solo hemos podido tramitar 12 bajo el amparo de la Resolución:</p> <p>En montos aproximados, Netafim Colombia importó cerca de 4.120.089 USD millones de dólares en sistemas de riego completos, esto, sin mencionar las importaciones realizadas para partes de sistemas de riego, más lo adquirido mediante compras nacionales (\$ 1.2 millones de dólares). Lo expuesto, implica un necesario sobre costo del 19% sobre aquellos sistemas que no fueron importados bajo la Resolución de calificación y un consecuente aumento del precio para el consumidor final. Adicionalmente, como empresa líder a nivel mundial, hemos desarrollado cerca de 55 proyectos a nivel nacional (diseño, suministro e instalación del sistema), consistentes en cerca de 3,293 HAS de cultivo, sin mencionar los sistemas que hemos entregado bajo la modalidad de "venta regular" es decir, sin instalación.</p> <p>A pesar de que la afectación del mercado nacional no será un tema a tratar en el presente escrito, es importante recalcar que este también se ve afectado por las dificultades que presenta el proceso de importación en Unidades Funcionales. Para el caso de los sistemas de riego, por ejemplo, no existe un incentivo para configurar el sistema por partes nacionales al entender que no existe un productor local capaz de configurar la totalidad del sistema sin requerir la compra de las partes individualmente consideradas y luego venderlo sin IVA, necesariamente deberá adquirir sus partes a través de diferentes proveedores, lo cual, obliga a cancelar el gravamen, al no estar adquiriendo un sistema de riego "completo", aumentar su costo de producción y, consecuentemente, su precio.</p>		
247	2/12/2023	Manuela Jiménez	Frente a los artículos 38, 39 y 40 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales	<b>No se acepta el comentario.</b>	No se acoge el comentario debido a que bajo el supuesto planteado se dificulta el control de la operación, al pretender

		<p>(manuela.jimenez@netafim.com)</p> <p>se modifican los artículos 300, 304 y 305 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“Al ser una empresa especializada en el diseño, venta, instalación, manejo y administración de sistemas de riego, Netafim Colombia desarrolla sus actividades de Comercio Exterior alrededor de la importación de sistemas de riego y sus partes.</i></p> <p><i>Así las cosas, durante el 2023 hemos realizado cerca de 310 importaciones de sistemas de riego, sin embargo, por temas de trámite, no hemos logrado impulsar la totalidad de dichas importaciones bajo la condición el amparo de la Resolución de calificación como Unidad Funcional. De hecho, de los 310 sistemas que hemos importado, considerando que todos cumplen con los criterios definidos en la Nomenclatura Andina, solo hemos podido tramitar 12 bajo el amparo de la Resolución:</i></p> <p><i>En montos aproximados, Netafim Colombia importó cerca de 4.120.089 USD millones de dólares en sistemas de riego completos, esto, sin mencionar las importaciones realizadas para partes de sistemas de riego, más lo adquirido mediante compras nacionales (\$ 1.2 millones de dólares). Lo expuesto, implica un necesario sobre costo del 19% sobre aquellos sistemas que no fueron importados bajo la Resolución de calificación y un consecuente aumento del precio para el consumidor final. Adicionalmente, como empresa líder a nivel mundial, hemos desarrollado cerca de 55 proyectos a nivel nacional (diseño, suministro e instalación del sistema), consistentes en cerca de 3,293 HAS de cultivo, sin mencionar los sistemas que hemos entregado bajo la modalidad de “venta regular” es decir, sin instalación.</i></p> <p><i>A pesar de que la afectación del mercado nacional no será un tema a tratar en el presente escrito, es importante recalcar que este también se ve afectado por las dificultades que presenta el proceso de importación en Unidades Funcionales. Para el caso de los sistemas de riego, por ejemplo, no existe un incentivo para configurar el sistema por partes nacionales al entender que no existe un productor local capaz de configurar la totalidad del sistema sin requerir la compra de las partes individualmente consideradas y luego venderlo sin IVA, necesariamente deberá</i></p>	<p>incluir en una única resolución de clasificación arancelaria de las unidades funcionales.</p> <p>Igualmente, cada sistema de riego requiere de un estudio individual verificando las características que lo individualizan.</p> <p>Lo anterior, aunado a las dificultades que se presentan en el control operativo que se debe efectuar por parte de las direcciones seccionales.</p> <p>Es de tener en cuenta que una resolución de clasificación arancelaria de unidad funcional puede servir para todas las unidades funcionales que contienen las mismas características y en las condiciones en las cuales se importó.</p>
--	--	--	--

			<p>adquirir sus partes a través de diferentes proveedores, lo cual, obliga a cancelar el gravamen, al no estar adquiriendo un sistema de riego "completo", aumentar su costo de producción y, consecuentemente, su precio.</p> <p>Si bien la legislación actual permite que el importador ingrese varias unidades funcionales mediante una misma Resolución de clasificación, esto solo es posible si; (i) ya ha terminado de importar todos los materiales declarados en la resolución, es decir, haber traído la unidad funcional completa por al menos una vez y (ii) deben ser exactamente los mismos equipos. Esto implica una afectación en la eficiencia del proceso, al considerar que el inicio de una segunda operación depende de la finalización de la primera, lo que no solo suma aún más tiempo al proceso y obliga al usuario a importar exactamente la misma unidad, sino que también imposibilita acoplarse al dinamismo que exige el mercado, y es que rara vez se presenta una situación donde dos sistemas de riego sean iguales. Es importante tener presente que cada sistema debe adaptarse al cultivo, terreno, expectativa de producción entre otras tantas variables.</p> <p>Como solución a la problemática, proponemos que se considere la posibilidad de que los importadores puedan solicitar la clasificación de varios sistemas de riego como Unidades Funcionales dentro de una misma Resolución de clasificación. Lo anterior, conservando cada uno de los controles necesarios para determinar que efectivamente se están configurando Unidades Funcionales, pero con la alternativa de que se puedan incluir varias de estas en un mismo trámite.</p> <p>Muy respetuosamente, invitamos al análisis de esta propuesta al considerar que aportaría en gran medida en la celeridad de procesos de importación y la posibilidad de tener unidades funcionales disponibles".</p>		
248	2/12/2023	Manuela Jiménez (manuela.jimenez@netafim.com)	<p>Frente al artículo 39 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 304 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"2. Definir criterios claros frente a la información y/o documentación que se debe proporcionar al momento de presentar la solicitud.</p> <p>El Estatuto Aduanero no ahonda en los documentos y/o</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Cada unidad funcional es única y particular, por tanto, no se puede generar un listado estándar de documentos que se deben aportar. Debe considerarse que estos se encuentran estandarizados en la medida en que el trámite lo permite: documentación técnica, fichas técnicas y demás documentos que permitan establecer el funcionamiento y capacidad de cada unidad funcional, incluyendo los planos y fotografías.</p> <p>No procede el comentario del punto 3 ya que este no es el escenario para pronunciarse frente al régimen sancionatorio definido en el Decreto 920 de 2023.</p>

		<p><i>información que se requiere para presentar la solicitud de resolución de clasificación de Unidad Funcional, lo cual, conlleva a que cada vez que se presenta una solicitud la DIAN deba (i) solicitar el agendamiento de una reunión virtual para aclarar la composición y funcionamiento de la Unidad Funcional y/o (ii) presentar un requerimiento de información adicional, que pueden llegar a retrasar el proceso hasta por dos (2) meses más de lo estimado inicialmente.</i></p> <p><i>Lo anterior, implica términos de hasta cuatro (4) meses de espera que obstaculizan el desarrollo normal de la actividad agrícola. Es imperioso recalcar que los cultivos se componen por plantas o frutos, seres vivos que requieren de agua para sobrevivir, retardar el proceso de importación en periodos tan prolongados, imposibilita su supervivencia.</i></p> <p><i>Así las cosas, solicitamos de la forma más respetuosa se considere la estandarización de los documentos a requerir por parte de la Administración Tributaria al usuario, logrando una disminución en los trámites adicionales que normalmente deben de hacerse durante el desarrollo del procedimiento de calificación.</i></p> <p><i>3. Autorizar la presentación de la Declaración de Importación con el radicado de la solicitud, sin generar un riesgo de sanción sobre los bienes que la autoridad aduanera determine como innecesarios para la configuración de la Unidad Funcional.</i></p> <p><i>Atendiendo que, la Corte Constitucional ha calificado el derecho administrativo sancionador como "una manifestación del ius puniendi estatal" es decir, la capacidad que tiene el Estado para cuestionar las conductas que se consideran como reprochables, y que dicha facultad sancionatoria del Estado en materia tributaria y aduanera se fundamenta en el artículo 95 de la Constitución, en el cual, se exige a los ciudadanos contribuir con la financiación de los gastos del Estado dentro de los conceptos de justicia y equidad. Es menester precisar:</i></p> <p><i>El proceso de solicitud de Resolución de clasificación de Unidad Funcional, implica diferentes pasos:</i></p> <p><i>1. Presentación de la solicitud de Resolución de</i></p>	<p>Finalmente, en la medida en que no existe una propuesta concreta, no se realiza modificación alguna.</p>
--	--	--	---

			<p><i>Clasificación mediante el formato establecido. En este paso el importador incluye los documentos que considera que soportan la solicitud. Es de recalcar que la norma no define puntualmente los documentos requeridos frente a los equipos.</i></p> <p>2. <i>Pago de la solicitud.</i></p> <p>3. <i>La autoridad aduanera tendrá hasta tres (3) meses para el análisis de la información. Si se requiere información adicional, la entidad solicitará la misma dentro de los 45 días subsiguientes a la presentación de la solicitud por parte del importador, quien tendrá 2 meses para responder. El análisis en mención, podrá implicar la celebración de una reunión virtual para explicar el alcance de los equipos que conforman la Unidad Funcional.</i></p> <p>4. <i>Ahora bien, el análisis se realiza para determinar si todas las partes relacionadas conforman la Unidad Funcional o no. Por tanto, es posible que algunos de los equipos sean calificados por fuera de dicha Unidad Funcional.</i></p> <p><i>Para el caso de la importación de los sistemas de riego como Unidades Funcionales, el reconocimiento de dicha calificación implica la posibilidad de aplicar el beneficio de exclusión de IVA consagrado en el artículo 424 del Estatuto Tributario, por tanto, si la administración considera que ciertos equipos no son esenciales para el funcionamiento del sistema, el importador deberá cancelar los gravámenes aplicables a las referencias excluidas más una sanción por el 10% del valor FOB de la mercancía”.</i></p>		
249	2/12/2023	Manuela Jiménez (manuela.jimenez@netafim.com)	<p>Frente a los artículos 38, 39 y 40 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se se modifican los artículos 300, 304 y 305 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>“Para el caso de la importación de los sistemas de riego como Unidades Funcionales, el reconocimiento de dicha calificación implica la posibilidad de aplicar el beneficio de exclusión de IVA consagrado en el artículo 424 del Estatuto Tributario, por tanto, si la administración considera que ciertos equipos no son esenciales para el funcionamiento del sistema, el importador deberá cancelar los gravámenes aplicables a las referencias excluidas más una</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	La inquietud planteada corresponde a un tema particular y concreto, que no es objeto de resolver mediante este proyecto, se sugiere presentarlo ante al área competente de la entidad.

		<p>sanción por el 10% del valor FOB de la mercancía.</p> <p>Lo anterior, debido a que el numeral 2.2 del artículo 29 del Decreto 0920 de 2023, establece como falta grave "incurrir en inexactitud o error en los datos consignados en las declaraciones de importación, cuando tales inexactitudes o errores conlleven un menor pago de tributos aduaneros legalmente exigibles" y, como consecuencia, una sanción del 10% del valor FOB de la mercancía.</p> <p>Ahora bien, es importante tener en cuenta que aunque la norma autoriza la importación del sistema sin la cancelación del IVA con la mera presentación de la solicitud, obliga al contribuyente a asumir el riesgo de que la autoridad no considere la totalidad de los equipos como parte de la Unidad Funcional y, en consecuencia, deba posteriormente pagar los gravámenes y la sanción expuesta.</p> <p>Si bien es entendible el recobro de los gravámenes, es evidente que el factor de la sanción se presenta como un desincentivo frente a un procedimiento ya aprobado por la misma regulación, al entender que por un lado se autoriza la importación de la Unidad Funcional con la mera solicitud de resolución, pero a la vez se sanciona un acto en el cual el operador obra bajo el principio de buena fe, esperando que sea la misma autoridad aduanera quien determine si el conjunto de equipos presentados conforma una Unidad Funcional o no. No obstante, sanciona dicha conducta como si se tratase de una omisión del importador e ignora que es este quien precisamente pone a consideración de la autoridad la posibilidad de impórtalo bajo esta modalidad, por lo que adicionar una sanción en caso de identificar algo diferente constituye una carga desproporcionada para el contribuyente.</p> <p>Ahora bien, el artículo 83 de la Constitución Política consagra que "Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas" en tanto debe presumirse que toda persona actúa de buena fe, lo cual, significa que los funcionarios deben actuar en pro del interés de los particulares y no imponerles cargas difíciles de</p>		
--	--	--	--	--

			<p>sortear. Por su parte, la Corte Constitucional ha dispuesto "El ejercicio de la función estatal no contrapone ni enfrenta al ciudadano con la autoridad, sino que, por el contrario debe ser la ocasión para su acercamiento y mutua colaboración "</p> <p>Sancionar al importador por un error que depende de un análisis posterior de la autoridad aduanera es desconocer el principio de buena fe con el que este actúa, dado que el contribuyente acude a la administración para obtener su opinión experta acerca de si los equipos importados constituyen o no una Unidad Funcional. En tal sentido, castigar al contribuyente por una clasificación que ni siquiera la misma administración sabe si se encuentra correcta hasta concluir el proceso de análisis, constituye una clara extralimitación del régimen sancionatorio, de los principios sobre los cuales se rige y de una priorización de lo formal sobre lo sustancial. Maxime cuando se entiende que el fin último de la norma es permitir la posibilidad de declarar el ingreso de diferentes partes bajo una misma partida arancelaria calificada como Unidad Funcional y, en el caso de la importación de sistemas de riego, aplicar el beneficio de exclusión de IVA".</p>		
250	2/12/2023	Manuela Jiménez (manuela.jimenez@netafim.com)	<p>Frente a los artículos 38, 39 y 40 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 300, 304 y 305 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"La jurisprudencia ha afirmado en diferentes oportunidades que para analizar las deficiencias en el nivel de identificación de la mercancía es necesario observar el caso particular, de modo que la administración no puede limitarse a probar la inconsistencia sino también su relevancia , así, el funcionario debe evaluar cada caso individualmente considerado y dar prioridad a los sustancial sobre las formas, siempre en aplicación del principio de buena fe.</p> <p>En esta línea, sancionar al importador por una imprecisión técnica ocurrida en un proceso que este presenta para la consideración y diagnostico de la misma administración constituye una carga excesiva sobre el contribuyente, quien solo debería estar obligado a reconocer lo gravámenes aplicables a las mercancías excluidas, obligación que si se desprende del carácter sustantivo de la norma, más no además sancionarlo por la mera presentación del cuestionamiento a la entidad,</p>	<b>No se acepta el comentario</b>	<p>La inquietud planteada corresponde a un tema particular y concreto, que no es objeto de resolver mediante este proyecto, se sugiere presentarlo ante al área competente de la entidad.</p> <p>De otra parte, se informa que el Decreto Ley 920 de 2023, que estableció el régimen sancionatorio, incluyó varias disposiciones tendientes a la aplicación de los principios constitucionales, los cuales deben atenderse parpara la aplicación de las sanciones correspondientes.</p>

			<p>entendido este como una petición de análisis. Como analogía, el caso podría compararse a un caso en el que un ciudadano presentará una petición de consulta al Ministerio de transporte para determinar la mejor forma de clasificar un vehículo a importar y dicha entidad lo sancionara al identificar que no se enmarca en ninguna de las opciones consideradas.</p> <p>Así las cosas, ponemos los presentes comentarios bajo su consideración. Esperamos que lo expuesto sea de utilidad y apreciamos su valiosa atención".</p>		
251	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano:</p> <p><i>"El transportador debería informar los cambios de itinerario de sus llegadas al TAN a través de una plataforma de la DIAN, donde los declarantes podamos fácilmente consultar. Muchas veces los transportadores mandan información a correos inexistentes de las agencias de aduana y la información nunca llega. En otras ocasiones tienen sus plataformas caídas y no se pueden consultar los itinerarios".</i></p> <p><i>A través del reporte a la DIAN y que el declarante puede consultar, sería la mejor manera de controlar esto."</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario y teniendo en cuenta la posibilidad de tales eventos, se acoge el comentario. Por lo tanto, se ajustó la redacción del párrafo 7 del artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, adicionado con el artículo 13 del proyecto de decreto publicado para comentarios, para permitir al transportador presentar la información de la hora del zarpe en sus sistemas, hasta tanto la Dirección de Impuestos y Aduanas no tome otra determinación.</p> <p>Asimismo, se agregó un párrafo 7 al artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto publicado, para despejar cualquier duda sobre la posibilidad de demostrar que el incumplimiento del término de antelación se debió a razones diversas a la voluntad del declarante, precisando que puede demostrar dicha situación con los medios probatorios mencionados en el Decreto 920 de 2023, lo cual ampliaría los medios de prueba con los que cuenta un declarante para demostrar su ausencia de culpa. En ese orden, atendiendo lo expresado por el ciudadano el párrafo 7 que se adicionó al artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 como consecuencia de este y otros comentarios queda en los siguientes términos:</p> <p><b>"Párrafo 7.</b> Cuando las condiciones de navegabilidad o aeronavegabilidad generen un adelanto del medio de transporte en la fecha u hora de su llegada al territorio aduanero nacional, el importador o declarante podrá demostrar dicha circunstancia ante la autoridad aduanera por los medios probatorios previstos en el Decreto Ley 920 de 2023.</p> <p><i>En estos eventos no se considerará que se ha incumplido la obligación contenida en el inciso primero del presente artículo en relación con el término para presentar la declaración de importación anticipada obligatoria.</i></p>
252	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano:</p> <p><i>"Exigir la declaración anticipada para la totalidad de las operaciones de comercio exterior en Colombia es desconocer como se manejan las operaciones en el país, los importadores no están listos para implementarla. En muchas ocasiones, es necesario realizar inspección previa, tomar muestras para poder clasificar las mercancías y levantar todas las descripciones mínimas.</i></p> <p><i>Es un riesgo muy alto para los declarantes, que siguen siendo</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la supuesta imposibilidad de conocer cierta información de la mercancía antes de su llegada al Territorio Aduanero Nacional, se aclara que con el nuevo procedimiento de importación se tiene previsto que la declaración anticipada pueda ser actualizada después de su llegada al país, en concreto, después de la realización de la inspección previa prevista en el artículo 6 del proyecto, si el</p>

			<p>responsable de esta presentación a tiempo de las anticipadas sin tener el control completo de esa opción. El hecho de que una carga quede extemporánea queda como ilegal en el país, que conlleva a la aprehensión y el cobro del 200% del valor en aduanas. Esto conllevará a un colapso en los puertos debido que no estamos preparados para desaduanar en puerto de llegada el 100% de las cargas. También implica que los depósitos públicos y privados se acabarían con los usuarios industriales de servicios de la zona franca"</p>		<p>declarante desea hacerla, y en todo caso, después de la presentación del informe de inconsistencias de que trata el 151 del Decreto 1165 de 2019. Ello quedó establecido de forma explícita en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, así como las excepciones en las que no se debe presentar la declaración anticipada, entre las que se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y se incluyó una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Respecto a la preocupación por la situación en la que quedaría la mercancía en caso de no ser declarada en término, se informa que en el parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se prevé la posibilidad de que una mercancía que no fue declarada en forma anticipada debiendo haberlo sido, sea declarada pagando una sanción, para subsanar el incumplimiento de la obligación. En ese orden de ideas, la mercancía que no sea declarada anticipadamente en forma oportuna no necesariamente queda en causal de aprehensión. Solo quedaría en tal causal si obtiene el levante con la declaración que presentó de forma extemporánea y sin pagar la sanción a que haya a lugar, caso en el cual la mercancía deberá ser legalizada, de acuerdo con lo indicado en el artículo 36 del proyecto.</p> <p>De otra parte, la norma aduanera contempló la posibilidad de actualizar la declaración presentada de forma anticipada una vez la mercancía haya llegado al Territorio Aduanero Nacional para evitar que la misma pueda llegar a quedar en causal de aprehensión.</p> <p>No obstante, se ajustó la redacción del artículo 175 del decreto, para dar mayor claridad operativa en su aplicación.</p> <p>Respecto del colapso que se pueda presentar en las zonas primarias, se informa que previa a la entrada en vigencia, se realizarán todas las actividades con los responsables de los lugares de arribo y demás actores para garantizar que la implementación se realice de manera óptima.</p>
253	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 25 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el numeral 4 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano:</p> <p>"Del numeral 4 quitan la posibilidad de utilizar el análisis integral para subsanar errores u omisiones en seriales.</p> <p>Nos dejan sin opciones para legalizar sin pago de rescate un error en serial. Y con declaración anticipada obligatoria ya no hay forma de revisar en una inspección previa esa información."</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente al comentario según el cual debe mantenerse un inciso en el numeral 4 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 25 del proyecto, se manifiesta que se acoge la propuesta y se modificó el inciso, manteniendo la aplicación del análisis integral.</p> <p>La inspección previa no ha sido eliminada, en ese orden se ajustó la redacción para dar claridad en su aplicación en el artículo 6 del proyecto.</p>
254	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano:</p> <p>"Obligan a pagar 50% de rescate cuando no se presente la declaración anticipada. Esto va en contravía del artículo 189 donde dice que se puede pagar la sanción del 2.3 del artículo 29 del decreto ley 920 para subsanar el hecho".</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación al comentario al artículo 36 según el cual hay una contradicción entre este artículo, que modifica el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, y el artículo 29, que modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, se responde que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión.</p> <p>En ese orden de ideas:</p>

					<p>Se ajustó la redacción del párrafo 5 del artículo 175, ya que se prevé que en aquellos casos en que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, pueda ser declarada pagando la sanción prevista en el Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023;</p> <p>Se ajustó el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de aclarar que la declaración extemporánea no produce efectos solo cuando la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar, obtengan levante sin el pago de la sanción correspondiente por la presentación extemporánea; y se ajustó la redacción del inciso 7 del artículo 293 en el sentido de que procede la legalización solo si <u>no</u> se pagó la sanción por extemporaneidad y a pesar de ello se obtiene levante.</p>
255	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano:</p> <p><i>"En las responsabilidades del tránsito aduanero, culparán a las agencias de aduana siempre por el pago de los tributos aduaneros. En el actual 1165 solo pasa esto cuando haya incumplimiento del conocimiento del cliente. Los tributos aduaneros siempre deben estar en cabeza del generador de carga o importador".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario al artículo 36 del proyecto que establece responsabilidades en cabeza del declarante por la información consignada en la declaración de tránsito, se responde que el objeto de la modificación al Decreto 1165 de 2019 es obligar a que todas las mercancías solo puedan ser trasladadas, dentro y fuera de la jurisdicción, al amparo de una declaración, ya sea de importación o de ingreso.</p> <p>Es por ello que los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados por los artículos 16 y 17 del proyecto, establecen que <i>"Para trasladar mercancías a un depósito habilitado en la misma jurisdicción o a una zona franca, el transportador o el agente de carga internacional o el puerto o el depósito habilitado, según el caso, deberá entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN la información requerida para la expedición de la planilla de envío que relacione la mercancía transportada que será objeto de almacenamiento junto con la declaración de importación o la declaración de ingreso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo. Así mismo, deberán verificar que la mercancía precintable lleve instalado un dispositivo de seguridad"</i> y que <i>"El depósito o el usuario operador de la zona franca, según corresponda, recibirán del transportador o del agente de carga internacional o del puerto, la planilla de envío y la declaración de ingreso o la declaración de importación según sea el caso"</i>.</p> <p>En ese orden de ideas, el responsable por los traslados de mercancía bajo control aduanero, dentro y fuera de la misma jurisdicción, es el declarante. La misma consulta aparece en el comentario 105.</p>
256	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 51 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 478 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Se exigirá SAE y DEX para una salida de ZF al resto del mundo. Esto se hace hoy en día con FMM que son los documentos específicos para el manejo en zona franca. Esto causará un incremento en los costos de exportación desde las zonas francas debido a que se requerirá de una agencia de aduanas para este trámite adicional"</i>.</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control aduanero. En ese sentido, es necesario que las exportaciones estén amparadas en un documento aduanero, controlado y parametrizado por la aduana. El Formulario de Movimiento de Mercancías es un documento de los sistemas informáticos de los ciudadanos de zona franca, no de los sistemas informáticos de la aduana. Por lo tanto, se hace necesario exigir solicitud de autorización de embarque (SAE) y declaración de exportación para todas las exportaciones.</p> <p>Si bien hoy existe la interoperabilidad con zona franca, para los Formularios de Movimiento de Mercancías (FMM), esta información es muy básica, y se requiere el detalle de las operaciones en este caso para la Solicitud de Autorización de embarque, máxime cuando este documento servirá para demostrar el cumplimiento de los planes de internacionalización. Es de anotar que las solicitudes de autorización de embarque (SAE) se tramitan de manera ágil a través de los Sistemas Informáticos Electrónicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN.</p>
257	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente a la solicitud de modificación del artículo 50 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"nuevo, art. 50 conocimiento del cliente." Durante las discusiones del proyecto de DL 920 de 2023 advertimos que la sanción de cancelación para las agencias de aduana que trata el numeral 1.2.</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Se acoge la sugerencia, y se incluye un párrafo al artículo 50 del Decreto 1165 de 2023.</p>

			<p>del artículo 36 es desproporcionado. Lo anterior, teniendo en cuenta que la responsabilidad es por cuenta y riesgo del mismo importador (mantener actualizada el domicilio en el RUT y demostrar el origen de fondos). Por lo anterior, es necesario ajustar la norma sustantiva para que permita enervar la sanción siempre que la agencia de aduanas demuestre que ha ejecutado el conocimiento del cliente, así:</p> <p>Nuevo - párrafo 2 al artículo 50 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>[Parágrafo 2: Las agencias de aduanas no serán responsables por las circunstancias previstas en el numeral 10 del artículo 7 del Decreto Ley 920 de 2023 cuando demuestren que han realizado el conocimiento del cliente, pero que esté último, no informó de manera idónea los datos que llevaron a la comisión de la conducta. Por tanto, el cumplimiento de esta obligación exonera a la agencia de aduanas de la sanción prevista en numeral 1.2 del artículo 36 del Decreto Ley 920 de 2023 y sus modificaciones.]"</p>		
258	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"La obligatoriedad del uso de la declaración de importación anticipada para toda mercancía que ingrese a, y tenga como destino, Colombia es un cambio que tendría un impacto enorme en las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, el Proyecto de Decreto no considera la posibilidad de una implementación o transición paulatina. Esto sin tener en cuenta los ajustes que debe realizar la DIAN a sus sistemas de información y sus procedimientos internos. Por ejemplo, como se manejaría las negociaciones CIP y CIF con los proveedores teniendo en cuenta que están obligados a entregar puesto en destino y muchas veces pueden hacerlo sin pre-alertar, o haciéndolo extemporáneamente.</i></p> <p><i>Valga la pena mencionar que compañías cuya operación de importación es 100% aérea van a tener un impacto adicional. Los embarques de mercancía desde fábricas en Asia y los Centros de Distribución en otras regiones tienen tiempos de tránsitos muy cortos. Así pues, la exigencia de la declaración de importación anticipada requerirá un cambio en la operación logística ya que debe presentar dicha declaración 48 horas antes del arribo, lo que</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones por regla general deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el párrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada, los cuales fueron complementados con base en los comentarios de los ciudadanos. En el párrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación.</p> <p>En cuanto a la afirmación de que <i>"aunque se plantea como una medida de facilitación del comercio, esta termina, por el contrario, siendo una medida cuya finalidad es incrementar sustancialmente el control aduanero"</i>, se responde que, la medida busca lograr esos dos objetivos: facilitar el comercio y hacer más efectivo el control. No puede entenderse la facilitación al comercio como una ausencia o disminución del control, sino como una forma de control eficiente y efectiva.</p> <p>No obstante, teniendo en cuenta las observaciones se ajustó la redacción del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado mediante el artículo 18 del proyecto de decreto publicado para comentarios de la ciudadanía, para mayor claridad sobre la actualización de la declaración anticipada, las excepciones a dicha obligación, las sanciones aplicables por el incumplimiento del término y los eventos en que no procede la sanción.</p>

			<p><i>implica que no puede volar nada a Colombia sin la confirmación que la declaración ya fue presentada. De lo contrario, las compañías estarían expuestas a cuantiosas multas por parte de la DIAN.</i></p> <p><i>Así las cosas, sería necesario implementar un robusto control de la mercancía que viene en tránsito y detener los embarques en origen o en algún aeropuerto de conexión hasta que la declaración sea presentada. Al respecto, muchos embarques deben trasladarse a depósito aduanero para realizar la inspección previa de la carga, de modo que se pueda reunir la información necesaria para la declaración de importación (i.e. captura de números seriales para diversos productos) y verificar que se declare la información correcta en la declaración de importación.</i></p> <p><i>Con esto en mente, si esta propuesta es adoptada, la DIAN deberá determinar que campos adicionales se podrían actualizar en la declaración de importación anticipada una vez arribe la carga al país y se finalice la inspección previa de la mercancía. Además, todos estos procesos implicarían unos mayores tiempos de logística y tensión impacto en la entrada de productos al país.</i></p> <p><i>Así como está planteada todo el tema de presentación de anticipadas, serían inviables muchas operaciones de comercio exterior y para nada se cumpliría uno de los objetivos mencionados en los considerandos del Proyecto de Decreto, donde señalan que la declaración de importación anticipada es un mecanismo de facilitación del comercio y la DIAN ha hecho esfuerzos para promocionar e incentivar el uso de este tipo de declaración en el sector privado y donde se argumenta que esta medida es necesaria para la lucha contra el contrabando, no obstante, muy seguramente terminará afectando principalmente al sector formal. Así las cosas, y aunque se plantea como una medida de facilitación del comercio, esta termina, por el contrario, siendo una medida cuya finalidad es incrementar sustancialmente el control aduanero”.</i></p>		
259	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Solicitamos la posibilidad que cuando se permitan destruir</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Esta propuesta implicaría una modificación del inciso 2 del artículo 487 del Decreto 1165 de 2019, según el cual los bienes de capital en grave estado de deterioro, daño total o demérito absoluto deben ser importados para luego ser destruidos en el Territorio Aduanero Nacional.</p> <p>Al respecto, dado que este artículo no fue objeto de modificación y que hacer una inclusión en este sentido</p>

			<p>elementos con valor comercial fuera de zona franca y que en el lugar donde se realiza la destrucción se pueda presentar declaración de importación”.</p>		<p>implicaría hacer una nueva publicación para conocer los comentarios de la ciudadanía, en este momento no puede ser ajustado. Sin embargo, la solicitud será estudiada para una próxima modificación.</p> <p>No obstante, no pareciera viable esta operación ya que la mercancía con valor comercial e incluso sin valor comercial debe salir de la zona franca de acuerdo con las formas ya previstas en la normatividad, máxime cuando se trata de mercancías con componentes extranjeros que deben pagar tributos aduaneros, y por tanto los mismos deben pagarse o bien con la declaración de importación o con la Declaración Especial de Importación, esto siempre antes de su salida de la zona franca.</p>
260	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>“NUEVO Colombia en cumplimiento de los compromisos comerciales adquiridos en los convenios internacionales y los lineamientos impartidos en el convenio de KYOTO, mayor instrumento de promoción, simplificación y armonización del comercio exterior, abrió la posibilidad de que los contingentes arancelarios sean aplicados para mercancías ubicadas en las zonas primarias aduaneras, incluyéndose las zonas francas permanentes como plataforma logística fundamental para el desarrollo del comercio internacional. Para viabilizar esta posibilidad se hace imperioso precisar el alcance del requisito reglamentario consagrado en el numeral 5º del artículo 220 de la Resolución No. 046 de 2019, en el sentido de determinar que el levante de las mercancías sometidas al contingente deberá obtenerse en el lugar de arribo, el depósito o en [la zona franca permanente].</p> <p>Debido a que en consonancia con el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 (y con el artículo 75 ejúsdem), las zonas francas tienen la condición de “zonas primarias aduaneras, “ no solo para el ejercicio de la potestad de control y vigilancia por parte de la autoridad aduanera sino también para el estatus de disposición de las mercancías que en esas zonas se entienden restringidas, la libre disposición se obtiene al momento de la autorización de levante.</p> <p>Lo anterior adquiere especial relevancia, ya que en el numeral 2 del artículo 5 de la Decisión 848 de la Comisión de la Comunidad Andina (por medio de la cual se actualizó la armonización de los regímenes aduaneros de los Países Miembro, en vigencia desde su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena), al referir el ingreso de las mercancías al territorio aduanero comunitario se</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de “precisar el alcance del requisito de reglamentario consagrado en el numeral 5º del artículo 220 de la Resolución No. 046 de 2019, en el sentido de determinar que el levante de las mercancías sometidas al contingente deberá obtenerse en el lugar de arribo, el depósito o en [la zona franca permanente]”, se informa que esta sugerencia será tenida en cuenta para su respectivo estudio de viabilidad que tendría lugar en otro proyecto normativo a nivel de resolución. No obstante, no pareciera viable, por cuanto sería violatorio del principio de “primero llegado primero servido”.</p>

			<p><i>contempla que podrá ocurrir, bajo el control aduanero, en un depósito temporal, en una zona franca, en una zona especial de desarrollo económico o en cualquier otro lugar designado o autorizado por la autoridad aduanera nacional".</i></p>		
261	2/12/2023	Jaime Gonzalez Triana (jgonzalez@fedepalma.org)	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica y se adiciona el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"artículo 8. Modificación del párrafo 2 y adición de dos párrafos del artículo 65 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Modifíquese el párrafo 2 así:</i></p> <p><i>Parágrafo 2°. Las ventas de mercancías que realice un proveedor instalado en una zona franca a una sociedad de comercialización internacional, se les podrá expedir un certificado al proveedor cuando los bienes objeto de venta sean cien por ciento (100%) nacionales</i></p> <p><i>Sobre las ventas de mercancías que realice un proveedor instalado en una zona franca a una sociedad de comercialización internacional, con destino al territorio aduanero nacional con el ánimo de permanecer indefinidamente en el territorio aduanero nacional, se consideraran importaciones.</i></p> <p><i>Elimínese del paragrafo 3 el siguiente texto:</i></p> <p><i>"En el evento en que dichos bienes vayan a ser exportados deberán regresar al territorio aduanero nacional para su salida al resto del mundo".</i></p> <p><i>Modifíquese el paragrafo 4 así:</i></p> <p><i>Parágrafo 4°. El ingreso de bienes por parte de una sociedad de comercialización internacional a una zona franca para ser objeto de la prestación de un servicio deberá tramitarse como exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y, por lo tanto, para terminar la modalidad, la sociedad de comercialización internacional deberá reimportarla dentro del término previsto en el artículo 196 del presente decreto o exportarla definitivamente a un usuario de zona franca o exportarla definitivamente desde la zona franca al resto del mundo presentando una declaración de modificación a la declaración de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo de acuerdo con lo señalado en el artículo 371 del presente Decreto."</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 8 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, no se efectuará ajuste el artículo considerando que lo que pretende la norma es armonizar los esquemas de sociedades de comercialización internacional y zonas francas, y en ese orden siempre la venta se constituye en una importación toda vez que la sociedad de comercialización internacional se encuentra en el Territorio Aduanero Nacional. No obstante, se ajusta este párrafo incluyendo no solo al 100% de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>Respecto de la propuesta de modificación del párrafo 3, se informa que, dado que la mercancía se introdujo con una declaración de exportación temporal para perfeccionamiento, la mercancía debe volver al territorio aduanero nacional mediante una reimportación en el mismo estado, para su posterior exportación de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>Respecto de la propuesta de modificación del párrafo 4, se informa que no se considera necesaria la precisión solicitada toda vez que las condiciones de estas operaciones están definidas.</p>
262	2/12/2023	Jaime Gonzalez Triana (jgonzalez@fedepalma.org)	<p>Frente al artículo 23 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 182 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>La figura de los observadores en las operaciones aduaneras se establece en el texto vigente del artículo 114 del Decreto 1165 de 2019, que no fue objeto de modificación en el proyecto en cuestión y en ese orden se hace necesario que los ciudadanos conozcan la propuesta y la comenten teniendo en cuenta que impacta el tema operativo, por lo tanto, se analizará para una</p>

			<p>"Artículo 23. <i>Modificación del artículo 182 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Modifíquese el primer párrafo del artículo 182 así:</i></p> <p><i>Artículo 182. Inspección aduanera. La autoridad aduanera a través de los Servicios Informáticos Electrónicos y con fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo o aleatoriamente, podrá determinar la práctica de inspección aduanera documental, física o no intrusiva, en el lugar de arribo y exista observador de las operaciones de importación habilitado para esa mercancía, este observador deberá acompañar la diligencia dentro del proceso de importación en el lugar de arribo o el depósito".</i></p>		<p>próxima modificación; no obstante no pareciera viable por cuanto con el nuevo modelo, sería introducir un actor e interviniente en el proceso de importación lo que generaría mayores tramites en la operación.</p>
263	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con el considerando del proyecto, según el cual "<i>Que la experiencia de los países de la región en el uso de la declaración anticipada ha permitido la mejora en disminución de los tiempos, simplicidad y previsibilidad de los trámites aduaneros impactando la competitividad de los países al permitir la disponibilidad de la carga en los puertos y aeropuertos, generando eficiencias de tiempos en la cadena de suministro</i>" y los artículos 18 y 29 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 175 y 189 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Si bien es cierto países de la región como Perú y Brasil tienen prevista la declaración anticipada también es cierto que las consecuencias jurídicas de su no presentación o de los errores en la misma no se comparan con las consecuencias jurídicas previstas en Colombia, mismas que son:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Sanción 1% del valor FOB o 300 UVT</i></li> <li><i>2. Declaración que no produce efecto</i></li> <li><i>3. Legalización con pago de rescate al 50% del valor en aduana</i></li> <li><i>4. Ante la ausencia del pago de la sanción o de la legalización aprehensión de la mercancía o en su defecto una multa del 150 o 200% del valor del avalúo o del valor en aduana de la mercancía y denuncia penal para el representante legal de la compañía por presunta comisión del delito de</i></li> </ol>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>En relación con el comentario, se informa que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Así las cosas, es necesario hacer obligatoria la declaración anticipada de las mercancías que vayan a ingresar a territorio aduanero nacional.</p> <p>Ahora bien, en caso de no haberse presentado una declaración anticipada en el término establecido en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se podrá corregir la declaración pagando la sanción prevista en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o la sanción correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023. En ese orden de ideas, se ajusta el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 pues ante la presentación extemporánea de una declaración anticipada se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. No obstante, sí se tiene previsto que la declaración quede sin efectos en caso de que se obtenga levante sin pagar la sanción correspondiente por presentar de forma extemporánea la declaración anticipada o por no presentarla y en su lugar presentar una inicial.</p> <p>Así las cosas, la consecuencia de la presentación extemporánea de la declaración es una sanción y no la aprehensión de la mercancía. La causal de aprehensión solo procedería cuando se obtenga levante sin pagar la sanción.</p>

			<i>contrabando si la aprehensión supera los 50 SMLMV".</i>		
264	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con el considerando del proyecto, según el cual <i>"Que, en esa línea y con el objeto de fortalecer el control aduanero en lugares de arribo, se hace necesario exigir la presentación de la declaración en forma anticipada de las mercancías que ingresan y cuyo destino es Colombia"</i>, se indica:</p> <p><i>"Consideraciones</i></p> <p><i>Este considerando viola el acuerdo de facilitación al comercio que las prevé como un mecanismo de facilitación, razón por la cual las anticipadas obligatorias violan los mecanismos de facilitación.</i></p> <p><i>En consecuencia, se sugiere, establecer un mecanismo no violatorio del acuerdo de facilitación al comercio que cumpla con el objetivo de fortalecer el control aduanero en lugar de arribo, incorporando buenas practicas internacionales previstas ya en convenios como el de Kyoto, incorporado en la Comunidad Andina. En consecuencia, se sugiere la incorporación a la legislación nacional al régimen de depósito".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario, no puede entenderse la facilitación al comercio como una ausencia o disminución del control, sino como una forma de control eficiente y efectiva, por lo tanto, se informa que contrario a lo señalado, la implementación de la declaración anticipada busca lograr dos objetivos: facilitar el comercio y hacer más efectivo el control.</p> <p>Así, la declaración anticipada es consecuente no sólo con los objetivos antes indicados, sino que compaginan con ellos objetivos de disminuir los tiempos de desaduanamiento y fortalecer el control aduanero en lugares de arribo, que se encuentran expresamente señalados en los considerandos del proyecto, los cuales fueron señalados de forma explícita al enunciar que son objetivos del proyecto, entre otros, , por lo que se hace necesario exigir la presentación de la declaración en forma anticipada de las mercancías de origen extranjero cuyo destino es Colombia. Adicionalmente, no se contravienen los Acuerdos Internacionales ratificados por Colombia, los cuales alientan a las aduanas a contar con información previa que permita optimizar los sistemas de gestión de riesgos.</p> <p>No obstante, se realizan ajustes en los artículos de estas temáticas para garantizar mayor claridad en su aplicación.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, incrementando los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a la modificación sugerida.</p>
265	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con el considerando del proyecto, según el cual <i>"Que la experiencia de los países de la región en el uso de la declaración anticipada ha permitido la mejora en disminución de los tiempos, simplicidad y previsibilidad de los trámites aduaneros impactando la competitividad de los países al permitir la disponibilidad de la carga en los puertos y aeropuertos, generando eficiencias de tiempos en la cadena de suministro"</i> y los artículos 18 y 29 del proyecto de decreto publicado, mediante los cuales se modifican los artículos 175 y 189 del Decreto 1165 de 2019 se indica:</p> <p><i>"Si bien es cierto países de la región como Perú y Brasil tienen prevista la declaración anticipada también es cierto que las consecuencias jurídicas de su no presentación o de los errores en la misma no se comparan con las consecuencias jurídicas previstas en Colombia, mismas que son:</i></p> <p><i>1. Sanción 1% del valor FOB o 300 UVT</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario, se informa que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando.</p> <p>Así las cosas, es necesario hacer obligatoria la declaración anticipada de las mercancías que vayan a ingresar a territorio aduanero nacional.</p> <p>Ahora bien, en caso de no haberse presentado una declaración anticipada en el término establecido en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se podrá corregir la declaración pagando la sanción prevista en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o la sanción correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023. En ese orden de ideas, se ajusta el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 pues ante la presentación extemporánea de una declaración anticipada se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión. No obstante, sí se tiene previsto que la declaración quede sin efectos en caso de que se obtenga levante sin pagar la sanción correspondiente por presentarla de forma extemporánea o por no presentarla y en su lugar presentar una inicial.</p> <p>En consecuencia, si bien se mantiene el requisito de la declaración anticipada, se ajusta el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 pues la consecuencia de la presentación extemporánea de la declaración es una sanción y no la aprehensión. La causal de aprehensión solo procedería cuando se obtenga levante sin pagar la sanción.</p>

			<p>2. <i>Declaración que no produce efecto</i></p> <p>3. <i>Legalización con pago de rescate al 50% del valor en aduana</i></p> <p>4. <i>Ante la ausencia del pago de la sanción o de la legalización aprehensión de la mercancía o en su defecto una multa del 150 o 200% del valor del avalúo o del valor en aduana de la mercancía y denuncia penal para el representante legal de la compañía por presunta comisión del delito de contrabando si la aprehensión supera los 50 SMLMV.</i></p>		
266	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con el considerando del proyecto, según el cual. <i>"Que, en esa línea y con el objeto de fortalecer el control aduanero en lugares de arribo, se hace necesario exigir la presentación de la declaración en forma anticipada de las mercancías que ingresan y cuyo destino es Colombia",</i> se indica:</p> <p><i>"Este considerando viola el acuerdo de facilitación al comercio que las prevé como un mecanismo de facilitación, razón por la cual las anticipadas obligatorias violan los mecanismos de facilitación.</i></p> <p><i>En consecuencia, se sugiere, establecer un mecanismo no violatorio del acuerdo de facilitación al comercio que cumpla con el objetivo de fortalecer el control aduanero en lugar de arribo, incorporando buenas practicas internacionales previstas ya en convenios como el de Kyoto, incorporado en la Comunidad Andina. En consecuencia, se sugiere la incorporación a la legislación nacional al régimen de depósito".</i></p>	<b>Se acepta parcialmente comentario.</b>	<p>Así, la declaración anticipada es consecuente no sólo con los objetivos antes indicados, sino que compaginan con ellos objetivos de disminuir los tiempos de desaduanamiento y fortalecer el control aduanero en lugares de arribo, que se encuentran expresamente señalados en los considerandos del proyecto, los cuales fueron señalados de forma explícita al enunciar que son objetivos del proyecto, entre otros, , por lo que se hace necesario exigir la presentación de la declaración en forma anticipada de las mercancías de origen extranjero cuyo destino es Colombia. Adicionalmente, no se contravienen los Acuerdos Internacionales ratificados por Colombia, los cuales alientan a las aduanas a contar con información previa que permita optimizar los sistemas de gestión de riesgos.</p> <p>No obstante, se realizan ajustes en los artículos de estas temáticas para garantizar mayor claridad en su aplicación.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, incrementando los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a la modificación sugerida.</p>
267	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con la definición de 'Descripción errada o incompleta del serial' contenida en el artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3° del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Descripción errada o incompleta</i></p> <p><i>Alternativa</i></p> <p><i>1. Eliminar esta definición teniendo en cuenta que en ningún caso el error conlleva a que se trate de mercancía diferente y en consecuencia modificar la definición del art. 3 del Decreto 1165 de 2019 en el siguiente sentido:</i></p> <p><i>Descripción errada o incompleta. Es la información con errores u omisiones parciales en la</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la definición de descripción de mercancía diferente, se informa que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional y poder establecer los tributos que el Estado puede percibir por la eventual importación de mercancía de procedencia extranjera. En ese orden de ideas, toda vez que hay cierto tipo de mercancía que tiene que ser identificada con serial, se hace necesario conocer esta información para su control efectivo.</p> <p>No obstante, se acoge comentario y se modificó la definición de mercancía diferente, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas, así como la definición de error u omisión parcial en el serial.</p>

			<p>descripción exigible de la mercancía en la declaración aduanera o factura de nacionalización, que no conlleven a que se trate de mercancía diferente.</p> <p>Alternativa 2. Se sugiere la siguiente redacción y se armonice con el art. 578 del Decreto 1165 de 2019:</p> <p>Descripción errada o incompleta del serial.</p> <p>Cuando del error u omisión en la serie, se pueda establecer como resultado del análisis integral, que las demás condiciones que identifican la mercancía mantienen su naturaleza y que corresponde a las demás descripciones que contienen los documentos soporte de la operación, y que esta ha sido presentada en los términos del artículo 3 del presente decreto, no se considerará que se trata de mercancía diferente”.</p>		
268	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con la definición de 'Mercancía diferente' contenida en el artículo 3° del Decreto 1165 de 2019 (artículo 1 del proyecto), se indica:</p> <p>“Artículo 1. Adición y modificación de definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>“Mercancía diferente: Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta que esta última es de distinta naturaleza; es decir, cuando: i) se presente un salto de subpartida o ii) se presente omisión o error total del serial siempre y cuando la mercancía esté sujeta restricciones administrativas.”</p> <p>Mercancía diferente.</p> <p>Alternativa 1. Se sugiere la siguiente redacción:  Mercancía diferente. Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta en esta última distinta naturaleza; es decir, se determina que se trata de otra mercancía.</p> <p>Alternativa 2. Se sugiere la siguiente redacción:  Mercancía diferente. Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta en esta última distinta naturaleza; es decir, se determina que se trata de otra mercancía. No obstante, lo anterior, se considera que la mercancía es diferente cuando exista error u omisión sobre el serial; esto</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	En relación con la definición de la “Mercancía diferente” contenida en el artículo 3, se realizará el ajuste a la definición en el decreto.

			<i>último, sin perjuicio del análisis integral.</i>		
269	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>En relación con la definición de 'Obligación categorizada' contenida en el artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3° del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Artículo 1. Adición y modificación de definiciones del artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 "Obligación categorizada. Es una obligación prevista en la normatividad aduanera cuyo incumplimiento es susceptible de ser sancionado de acuerdo con las infracciones categorizadas en el párrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023."</i></p> <p><i>"El Decreto 1165 de 2019 no puede reglamentar asuntos del Decreto Ley 920, toda vez que un decreto ejecutivo no puede aclarar, modificar o complementar un decreto ley".</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	No se acepta la observación, teniendo en cuenta que esta disposición solo pretende armonizar lo dispuesto en el régimen sancionatorio en el párrafo 1° del artículo 15 del Decreto Ley 920 de 2023 con las disposiciones sustantivas, para aplicarlas de manera integral, por cuanto una depende de la otra.
270	2/12/2023	FITAC (juridico@fitac.net)	<p>Sugerencias de definiciones para incluir en el proyecto de decreto en cuanto se adopte la figura del régimen de depósito sugerida más adelante</p> <p><i>"DECLARACION DE REGIMEN DE DEPOSITO. Es el documento que presenta el declarante antes de la fecha de llegada de la mercancía al territorio nacional, en cualquier momento antes de su salida del lugar de arribo, a través de los sistemas informáticos de la DIAN y que ampara la salida de la mercancía del lugar de arribo hasta el depósito autorizado en la misma jurisdicción o en jurisdicción diferente.</i></p> <p><i>La información que debe contener la declaración de régimen de depósito será la que establezca la administración aduanera, pero como mínimo deberá contener:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Nombre del proveedor del exterior</i></li> <li><i>2. Nombre del importador, consignatario de la mercancía</i></li> <li><i>3. Cantidad en términos de unidades de mercancía objeto del régimen</i></li> <li><i>4. Peso de la mercancía</i></li> <li><i>5. Código de identificación del depósito</i></li> <li><i>6. Descripción de la mercancía. La descripción de la mercancía sujeta al régimen de depósito deberá contener las</i></li> </ol>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>No se realiza ninguna modificación al proyecto de decreto toda vez que la solicitud no recae sobre ningún artículo del proyecto, y dado el impacto de incluir todo un capítulo sobre el régimen de depósito, requiere, de las observaciones del público en general. Sin embargo, se tendrá en cuenta las sugerencias para su respectivo estudio de viabilidad.</p> <p>En relación con el comentario sobre la declaración de ingreso, se informa al ciudadano que se incluyó una definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Respecto a la actualización de la información se incluyó en el artículo correspondiente desde cuándo y hasta cuándo se puede realizar esta actualización.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización. la implementación del régimen de depósito genera dos declaraciones que aumentan los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>Adicionalmente, se precisa que de la lectura juiciosa de los convenios, en ningún lado recomiendan la no exigencia de la declaración anticipada, por el contrario se alienta a las aduanas a contar con información previa que permita optimizar los sistemas de gestión de riesgos. Por lo anterior no encontramos ninguna violación ni del acuerdo de facilitación ni del Convenio de Kioto revisado.</p>

		<p>características que permitan la identificación de la mercancía. Cuando por disposiciones legales se exija el número de serie o la mercancía contenga un número como parte de su descripción, no se requerirá la inclusión de dicho número dentro de la descripción de la declaración del régimen de depósito.</p> <p><b>DECLARACION DE INGRESO A ZONA FRANCA.</b> Es el documento que ampara la salida de la mercancía del lugar de arribo a una zona franca ubicada en la misma jurisdicción o en jurisdicción diferente, la cual deberá ser presentada por el declarante a través de los sistemas informáticos aduaneros, antes de la llegada de la mercancía o en cualquier momento antes de su salida del lugar de arribo.</p> <p>La información que debe contener la declaración de régimen de depósito será la que establezca la administración aduanera, pero como mínimo deberá contener:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nombre del proveedor del exterior</li> <li>2. Nombre del importador, consignatario de la mercancía</li> <li>3. Cantidad en términos de unidades de mercancía objeto del régimen</li> <li>4. Peso de la mercancía</li> <li>5. Descripción de la mercancía. La descripción de la mercancía deberá contener las características que permitan la identificación de la mercancía. Cuando por disposiciones legales se exija el número de serie o la mercancía contenga un número como parte de su descripción, no se requerirá la inclusión de dicho número dentro de la descripción de la declaración</li> <li>6. Identificación de la zona franca donde ingresará la mercancía</li> </ol> <p><b>REGIMEN DE DEPOSITO.</b> Régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas por un período determinado bajo el control de la aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta finalidad, sin el pago de los derechos e impuestos y recargos aplicables.</p>	
--	--	---	--

			<p>ACTUALIZACION DE LA INFORMACION. Es la posibilidad que tiene el transportador, el agente de carga internacional, el declarante en el régimen de depósito o el importador de ajustar la información presentada en la declaración de régimen de depósito cuando advierta que la información inicialmente presentada no corresponde a la información obtenida una vez ha llegado la mercancía al territorio nacional. Dicha actualización se podrá hacer en cualquier momento antes que la mercancía sea sometida a selectividad en el lugar de arribo".</p>		
271	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente a la definición de Obligación categorizada, contenida en el artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 , se indica:</p> <p><i>"El Decreto 1165 de 2019 no puede reglamentar asuntos del Decreto Ley 920, toda vez que un decreto ejecutivo no puede aclarar, modificar o complementar un decreto ley."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	Respecto al comentario según el cual el Decreto 1165 de 2019 no puede reglamentar asuntos del Decreto Ley 920 de 2023, se aclara que no se está reglamentando, solo se está incluyendo la definición de Obligación categorizada para la correcta aplicación de las infracciones categorizadas de que trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.
272	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente a la definición de mercancía diferente, contenida en el artículo 1 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Mercancía diferente.</i></p> <p><i>Alternativa 1. Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Mercancía diferente. Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta en esta última distinta naturaleza; es decir, se determina que se trata de otra mercancía.</i></p> <p><i>Alternativa 2. Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Mercancía diferente. Una mercancía presentada o declarada es diferente a la verificada documental o físicamente, cuando se advierta en esta última distinta naturaleza; es decir, se determina que se trata de otra mercancía. No obstante, lo anterior, se considera que la mercancía es diferente cuando exista error u omisión sobre el serial; esto último, sin perjuicio del análisis integral."</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	Se acoge comentario sobre la nueva definición de mercancía diferente, la cual será ajustada en el proyecto eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas, y haciendo alusión a la naturaleza de la mercancía y a la posibilidad del análisis integral.
273	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente a la modificación del numeral 2 del artículo 51 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Ante el nuevo cambio de procedimiento aduanero esta obligación resulta incompatible pues si las cargas se encuentran extemporáneas la AA debe estar en libertad de negarse a prestar el servicio a los importadores de</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	En relación con la solicitud de modificar el numeral 2 del artículo 51 del Decreto 1165 de 2019, se responde que no es posible atender la solicitud dado que el cambio propuesto no fue anunciado en ninguna parte del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, por lo cual, debe estudiarse su viabilidad y de aceptarse sería necesario publicar el ajuste pues de otro modo se estaría vulnerando el derecho del público de pronunciarse sobre él.

			<p>lo contrario sería asumir sanciones y se vulnera el principio de responsabilidad.</p> <p>En consecuencia, se sugiere la inclusión del siguiente párrafo:</p> <p>Se entiende como justa causa la negación a la prestación del servicio cuando se evidencie que la presentación de la declaración anticipada será extemporánea."</p>		<p>Sin embargo, revisado el comentario y su finalidad, se informa que se incluyó un párrafo al artículo 50 del decreto, así: <b>"Párrafo 2.</b> No se entenderá incumplida la obligación de conocimiento del cliente de este artículo, cuando se presenten las circunstancias previstas en el numeral 10 del artículo 7 del Decreto Ley 920 de 2023 y la agencia de aduanas demuestre que adelantó las verificaciones con la información suministrada por el importador."</p> <p>Con este párrafo se blinda a la agencia de aduanas cuando esta demuestre que adelantó las verificaciones correspondientes con la información que le otorgo el importador.</p>
274	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 6 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 1 del artículo 52 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>"Artículo 6. Modificación del inciso 1 del artículo 52 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el inciso 1 del artículo 52 del Decreto 1165 de 2019</p> <p>Alternativa 1. Se sugiere armonizar este artículo con la definición de inspección previa por lo cual se sugiere la siguiente redacción:</p> <p>Inspección previa de la mercancía. Previo aviso a la autoridad aduanera, el importador o la agencia de aduanas podrá efectuar la inspección previa de las mercancías importadas al Territorio Aduanero Nacional, una vez presentado el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 del presente decreto y con anterioridad a la presentación y aceptación de la declaración aduanera que corresponda.</p> <p>El declarante o agencia de aduanas podrá efectuar la inspección previa, después de presentada una declaración anticipada y antes de que se active la selectividad como resultado de la aplicación del sistema de gestión del riesgo."</p>	Se acepta parcialmente el comentario.	<p>Frente al comentario al artículo 6 del proyecto publicado que modifica el artículo 52 del Decreto 1165 de 2019, se procede a hacer un ajuste al mencionado artículo toda vez que la redacción del artículo publicado para comentarios de la ciudadanía en efecto es contradictoria con el esquema del procedimiento de importación propuesto, en tanto la presentación y aceptación de la declaración anticipada se da antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional. Se precisa que la inspección previa se puede realizar antes de la selectividad, tal y como lo sugiere el ciudadano.</p>
275	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 13 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se adicionan párrafos al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>"Artículo 13. Adición de dos párrafos al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019. Adiciónense los párrafos 5, 6 y 7 al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019</p> <p>Alternativa 1.</p> <p>La recomendación es dejarlo como se encuentra redactado o eliminar, ya que en la resolución 46 de 2019, se encuentra las condiciones para demostrar el adelanto de la motonave.</p> <p>Alternativa 2. Se sugiere la siguiente redacción:</p>	Se acepta parcialmente el comentario.	<p>En relación con el comentario al párrafo 7 adicionado con el artículo 13 del proyecto publicado al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019, se informa que dicho artículo no está eliminado la posibilidad de demostrar que por razones ajenas al declarante no se pudo cumplir con el término de antelación de 48 horas. Dicho artículo está estableciendo un comportamiento esperado, que es un comportamiento que la aduana espera que un sujeto aduanero lleve a cabo sin que su 'incumplimiento' dé lugar a una sanción. La información sobre el momento del zarpe es importante para determinar el riesgo que representa el ingreso de una mercancía de origen extranjero al Territorio Aduanero Nacional, por eso, el incumplimiento de este deber no da lugar a sanción, sino a que será tomado en cuenta por el sistema de administración riesgo.</p> <p>No obstante, se ajustó la redacción del párrafo para permitir al transportador presentar la información de la hora del zarpe en sus sistemas, hasta tanto la Dirección de Impuestos y Aduanas no tome otra determinación.</p> <p>Así mismo, se adicionó un párrafo en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto publicado, para despejar cualquier duda sobre la posibilidad de demostrar que el incumplimiento del término de antelación se debió a razones diversas a la voluntad del</p>

			<p><i>Parágrafo 7. Es un comportamiento esperado del transportador o del agente de carga internacional informar al declarante la fecha de zarpe, despegue y la fecha estimada de llegada de la mercancía del medio de transporte para que el declarante pueda calcular el tiempo de anticipación para aceptar la declaración anticipada.</i></p> <p><i>Parpara demostrar ante la Autoridad Aduanera el adelanto o retraso de la motonave no solo se tendrá en cuenta la información del formulario 1165 casilla 50, también se aceptarán las certificaciones del transportador donde se demuestre el informe al momento del zarpe o despegue."</i></p>		<p>declarante, precisando que puede demostrar dicha situación con los medios probatorios mencionados en el Decreto 920 de 2023, lo cual ampliaría los medios de prueba con los que cuenta un declarante para demostrar su ausencia de culpa. En ese orden, atendiendo lo expresado por el ciudadano el parágrafo 7 que se adicionó al artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 como consecuencia de este y otros comentarios queda en los siguientes términos:</p> <p><b>"Parágrafo 7.</b> Cuando las condiciones de navegabilidad o aeronavegabilidad generen un adelanto del medio de transporte en la fecha u hora de su llegada al territorio aduanero nacional, el importador o declarante podrá demostrar dicha circunstancia ante la autoridad aduanera por los medios probatorios previstos en el Decreto Ley 920 de 2023.</p> <p><i>En estos eventos no se considerará que se ha incumplido la obligación contenida en el inciso primero del presente artículo en relación con el término para presentar la declaración de importación anticipada obligatoria"</i></p> <p>general."</p>
276	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente a la solicitud de modificación del artículo 157 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Alternativa 1. Modificar el siguiente artículo:</i></p> <p><i>Artículo 157. Fecha de llegada de la mercancía. Para efectos aduaneros, la fecha y hora de acuse de recibo del aviso de llegada a través de los Servicios Informáticos Electrónicos, se tendrá como fecha de llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional.</i></p> <p><i>Parágrafo. Dentro de las 48 horas anteriores a la fecha de llegada de la mercancía al TAN el consignatario, el declarante o el usuario industrial de bienes y servicios de zona franca deberá presentar a través de los SIE y en los formatos que la autoridad disponga como mínimo la siguiente información:</i></p> <p><i>Remitente, vendedor o despachante en el exterior</i>  <i>Descripción mínima de la mercancía salvo la identificación de seriales</i>  <i>Subpartida arancelaria</i>  <i>Valor</i>  <i>Cantidad en unidades</i></p> <p><i>La información antes mencionada deberá quedar consignada en la declaración de importación. La descripción de la mercancía podrá ser complementada para la presentación y aceptación de la declaración de importación.</i></p> <p><i>Alternativa 2. En cualquier momento antes de la fecha de llegada de la mercancía se podrá presentar la declaración del régimen de depósito con la siguiente sugerencia:</i></p> <p><b>Artículo XXX. TERMINO PARA PRESENTAR LA DECLARACION DE REGIMEN</b></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de modificar el artículo 157, se responde que no es posible atender la solicitud dado que con el nuevo procedimiento de importación se tiene previsto que la declaración anticipada pueda ser actualizada después de su llegada al país. Ello quedó establecido de forma explícita en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto. No obstante, se ajustó la redacción para que quedará más claro.</p> <p>El detalle del contenido de la información sobre la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional que se propone se tendrá en cuenta para las disposiciones a nivel de resolución.</p> <p>Por su parte, el último inciso del parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, indica que la mercancía solo puede salir del lugar de arribo amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso. Por lo tanto, en este momento no es posible crear el régimen de depósito, ya que la mercancía que se traslade a un depósito en la misma jurisdicción deberá hacerlo al amparo de una declaración de importación en los términos y condiciones previstos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, lo que aumentan los trámites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>En relación con el comentario sobre la declaración de ingreso, se informa al ciudadano que se incluyó la definición de 'declaración de ingreso' en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019.</p>

			<p>DE DEPOSITO O LA DECLARACIONDE INGRESO A ZONA FRANCA. Toda mercancía que ingrese al territorio aduanero nacional deberá presentar una declaración para régimen de depósito, o una declaración de ingreso a zona franca, a través de los sistemas informáticos de la DIAN, en cualquier momento antes de la fecha de llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, o, en cualquier momento pero en todo caso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo.</p> <p>Durante el término para presentar la declaración de régimen de depósito, o de la declaración de ingreso a zona franca, se podrá actualizar la información presentada con anticipación siempre que dicha actualización se realice durante el término de permanencia de la mercancía en el lugar de arribo y antes que la declaración del régimen de depósito o que la declaración de ingreso a zona franca sea sometida a selectividad."</p>		
277	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p>"Artículo 18. Modificación del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019</p> <p>Artículo 175. Oportunidad para declarar</p> <p>Insistimos en que no debe existir declaración anticipada obligatoria para todas las mercancías.</p> <p>Por lo anterior, se sugiere eliminar este artículo reemplazándolo con el comentario anterior el cual cumple con la finalidad planteada en este artículo. Adicionalmente, se sugiere su eliminación ya que este artículo no tiene en cuenta temas como:</p> <p>Logística, los procedimientos aduaneros que se realizan en las áreas habilitadas por la DIAN Modos de transporte No contempla trayectos cortos Transporte</p> <p>Si no se aceptara nuestra solicitud, se presentan las siguientes alternativas:</p> <p>Alternativa 1.</p> <p>Artículo 175. Oportunidad para declarar:</p> <p>La declaración de importación deberá ser presentada y aceptada en forma anticipada antes de la llegada de la</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando.</p> <p>Así las cosas, es necesario hacer obligatoria la declaración anticipada de las mercancías que vayan a ingresar a territorio aduanero nacional.</p> <p>En cuanto al término de antelación para la presentación de la declaración anticipada, el término previsto en el presente proyecto pasa de 5 días calendario a 48 horas, con lo cual se está reduciendo el término de antelación para su presentación, siendo esto más beneficioso para el declarante.</p> <p>Así mismo, se resalta que, con el nuevo procedimiento de importación se tiene previsto que la declaración anticipada pueda ser actualizada después de su llegada al país. Ello quedó establecido de forma explícita en el inciso primero del nuevo texto del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, correspondiente al artículo 18 del proyecto y será regulado de forma rigurosa mediante resolución.</p> <p>No obstante, se ajustó la redacción para precisar el flujo y los pasos del proceso, así: descargue, informe de descargue e inconsistencias, justificación, inspección previa, actualización, solicitud de levante o autorización de pago según corresponda, inspección (física, documental, no intrusiva) pago, y traslado a depósito, para presentar vistos buenos y para pagar si no se ha realizado el mismo. En ese sentido se acogen parte de las sugerencias realizadas por el ciudadano.</p> <p>Ahora bien, el último inciso del párrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, indica que la mercancía solo puede salir del lugar de arribo amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso, razón por la cual en el proyecto no se introduce el régimen de depósito, ya que la mercancía que se traslade a un depósito en la misma jurisdicción deberá hacerlo al amparo de una declaración de importación.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración</p>

			<p><i>mercancía al territorio aduanero nacional, y tendrá que ser actualizada una vez se presente el informe de descargue e inconsistencias de que trata el artículo 151 de este Decreto. Los tributos aduaneros deberán ser cancelados una vez se haya autorizado el pago por la autoridad aduanera.</i></p> <p><i>Antes de la selectividad de la declaración de actualización el sistema permitirá corregir cualquier campo de la declaración.</i></p> <p><i>Comentario: Lo anterior conforme se hace en Perú (artículo 136 ley general de aduanas Perú)</i></p> <p><i>Alternativa 2.</i></p> <p><i>Artículo 175. Oportunidad para declarar:</i></p> <p><i>Toda mercancía que ingrese al territorio aduanero nacional deberá ser sometida a:</i></p> <p><i>-Declaración anticipada cuando el desaduanamiento se pretenda realizar en el lugar de arribo; o</i>  <i>-Declaración del régimen de depósito; o</i>  <i>-Declaración de ingreso a zona franca</i></p> <p><i>La información contenida en la declaración anticipada, del régimen de depósito o ingreso se podrá actualizar siempre que dicha actualización se realice durante el término de permanencia de la mercancía en el lugar de arribo y antes que la declaración sea sometida a selectividad.”</i></p>		<p>de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementara el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, aumentando los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p>
278	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 20 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el numeral 1 del artículo 178 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>“Artículo 20. Modificación del numeral 1 del artículo 178 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el numeral 1 del artículo 178 del Decreto 1165 de 2019</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Alternativa 1.</i></p> <p><i>1. Cuando la declaración de importación anticipada se haya presentado con posterioridad a la llegada de la mercancía conforme establecido en el artículo 175 del presente decreto o la declaración importación inicial se haya presentado con posterioridad al término previsto en el artículo 171 de este decreto siempre y cuando no se hubiere pagado la sanción.”</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Además, como se evidencia en los considerandos del proyecto, está justificada la necesidad de presentar declaración anticipada de las mercancías que ingresarán al territorio aduanero nacional.</p> <p>Conforme a lo anterior, así como es justificado que la mercancía deba ser declarada de forma anticipada a su llegada al territorio aduanero nacional, salvo en los casos excepcionales previstos en los párrafos 1 y 2 del artículo 175 del Decreto, adicionados con el artículo 18 del proyecto, también es justificada la imposición de una consecuencia negativa por la presentación declaración que incumpla con los términos previstos en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019. De otro modo, no habría un incentivo para el cumplimiento de la obligación de declarar de forma anticipada.</p> <p>No obstante, frente a los reparos al artículo 20 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía (mediante el cual se modifica el artículo 178 del Decreto 1165 de 2019) por cuanto éste establece que puede no aceptarse la declaración anticipada cuando esta no sea presentada con una anticipación mayor a 48 horas antes de la llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional, se elimina la propuesta porque la declaración anticipada se acepta con anterioridad a la llegada de la mercancía, por lo cual el no haber presentado la declaración anticipada en término no es causal de su no</p>

					<p>aceptación, pero sí de la imposición de una sanción, pues es necesaria una consecuencia por el cumplimiento de dicha obligación.</p> <p>Además, se procede a ajustar el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 pues se tiene previsto que la presentación extemporánea de la declaración anticipada tenga como consecuencia una sanción, no la aprehensión, y que la declaración no produzca efectos solo cuando no se pague la sanción correspondiente por el incumplimiento de la obligación de declarar de forma anticipada con la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar.</p> <p>Además, para mayor claridad respecto de las observaciones se ajustan los artículos 169, 171 y 175 del Decreto 1165 de 2019.</p>
279	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 25 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Artículo 25. Modificación del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el artículo 185 del Decreto 1165 de 2019</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Alternativa 1.</i></p> <p><i>7. Cuando practicada la inspección aduanera se establezca la falta de alguno de los documentos soporte, o que estos no reúnen los requisitos legales, o que no se encuentren vigentes al momento de la presentación y aceptación de la declaración, y el declarante dentro del término de almacenamiento los acredita en debida forma. En esta etapa del control simultáneo no se genera sanción alguna.</i></p> <p><i>Parágrafo. La causa que dio lugar a la suspensión de una declaración puede ser subsanado dentro del término de almacenamiento previo traslado de la mercancía a depósito.</i></p> <p><i>Comentario:</i></p> <p><i>Se deben eliminar los 5 días para acreditar los documentos ya que debe ser dentro del término de almacenamiento, más aun teniendo en cuenta que el artículo 69 del decreto 920, establece como causal de sanción el vencimiento de los términos del numeral 7 del artículo 185"</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud del ciudadano de ajustar el numeral 7 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 25 del proyecto de decreto publicado para comentarios, en el sentido de permitir que los vistos buenos puedan ser acreditados en el término de almacenamiento en depósito, previsto en el artículo 171 del Decreto 1165 de 2019 (un mes prorrogable por otro mes), y no solo durante los 5 días siguientes a la práctica de la inspección en la que se encontró que los documentos no cumplían los requisitos para su aceptación, se responde que no se acepta la sugerencia porque el término de 5 días es idéntico al establecido actualmente en el Decreto 1165 de 2019, pues dicho numeral no fue objeto de modificación.</p>
280	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Artículo 29. Modificación del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar la causal para considerar que una declaración anticipada no produce efectos consistente en que la declaración anticipada no haya sido presentada en el término establecido en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se acoge la sugerencia por cuanto ante la presentación extemporánea de una declaración anticipada se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación (que puede ser la prevista en el Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 tal como lo</p>

			<p><i>Declaraciones que no producen efecto. No producirá efecto alguno la Declaración de Importación cuando: 1. No se haga constar en ella la autorización del levante de la mercancía. 2. La declaración anticipada no se presente antes de la llegada de la mercancía, salvo que se presente la declaración correspondiente o el recibo oficial de pago cancelando la sanción prevista en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023, bien sea en control previo, simultáneo o posterior.</i></p> <p><i>La Autoridad Aduanera garantizará que los Servicios Informáticos Electrónicos NO otorguen autorización de pago o levante automático a la declaración anticipada que fue presentada con posterioridad a la llegada de la mercancía.</i></p> <p><i>4. Cuando la autoridad aduanera determine que la autorización de levante de la declaración de importación se obtuvo con posterioridad a la ejecutoria de la cancelación de la autorización de la agencia de aduanas.</i></p> <p><i>Se recomienda eliminar "uso indebido del Servicio Informático Electrónico" del numeral 4 porque en el artículo 48 del decreto ley 920 se encuentra establecido cuales son las causas que generan sanción por mal uso del sistema.</i></p> <p><i>Pretender que aparte de la sanción por uso indebido, también se determine que es una declaración que no produce efectos sería una doble sanción por el mismo hecho."</i></p>	<p>dispone el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023), mas no que su mercancía quede en causal de aprehensión.</p> <p>Adicionalmente. se ajusta el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de que la declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Frente a la solicitud de que se elimine el numeral 4 del artículo 29 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, se responde que con el proyecto de decreto publicado no se está creando ninguna causal de aprehensión, pues la creación de ellas es de competencia del Congreso de la República de conformidad con la Sentencia C-441 de 2021 de la Corte Constitucional. El numeral en comento solo está estableciendo una situación en la que la declaración no produce efectos.</p>	
281	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><i>"Artículo 36. Modificación del inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Alternativa 1.</i></p> <p><i>El usuario deberá presentar declaración de legalización con pago de rescate equivalente al quince por ciento (15%) del valor en aduana de la mercancía cuando no presente declaración anticipada y, en su lugar, se presente una declaración inicial, o la presentación de la declaración anticipada se presente en forma extemporánea y en ambos casos, obtuvo levante sin pagar la sanción de que trata el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023, a pesar de haber sido</i></p>	<p><b>No se acepta el comentario.</b></p>	<p>En relación con el comentario al artículo 36, se aclara que la sanción establecida en el artículo 18 del proyecto por el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 señala que en caso de incumplimiento del plazo determinado en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el declarante podrá pagar la sanción señalada en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023. No obstante, se ajustó dicho parágrafo para señalar que también podría aplicar la sanción correspondiente a una infracción de categoría 4 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Dicha situación es diferente a la establecida en el artículo 36 del proyecto por el cual se modifica el del inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, donde se indica que se aplica el valor de rescate cuando no presente declaración anticipada y, en su lugar, se presente una declaración inicial, o la presentación de la declaración anticipada se presente en forma extemporánea <u>y en ambos casos, se obtenga levante sin pagar la sanción de que trata el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023</u> o la correspondiente a una infracción de categoría 4 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Es decir que, la sanción se aplica cuando se presenta la declaración anticipada de forma extemporánea y el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 se aplica cuando no presenta declaración anticipada y, en su lugar, se presenta una declaración inicial, o una declaración anticipada de forma extemporánea y en ambos casos, <u>obtuvo levante sin pagar la sanción</u> establecida en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de</p>

			<p>requerido para dicho pago en el control simultáneo o posterior.</p> <p><i>En ningún caso será exigible el pago de sanción y rescate para la misma declaración de importación anticipada."</i></p>		<p>categoría 4 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023. Por consiguiente, es claro que se trata de situaciones distintas.</p> <p>En ese orden de ideas, no se acoge la solicitud pues no se trata de imposición de una doble sanción como se explicó en el párrafo anterior. Y porque es necesario precisar un incentivo para el cumplimiento de la obligación de declarar de forma anticipada cuando a ello haya lugar, ya que establece una consecuencia por el incumplimiento de los términos para la presentación de las declaraciones anticipadas.</p>
282	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 29 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Artículo 29. Modificación del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019. Modifíquese el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Declaraciones que no producen efecto. No producirá efecto alguno la Declaración de Importación cuando: 1. No se haga constar en ella la autorización del levante de la mercancía. 2. La declaración anticipada no se presente antes de la llegada de la mercancía, salvo que se presente la declaración correspondiente o el recibo oficial de pago cancelando la sanción prevista en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023, bien sea en control previo, simultáneo o posterior.</i></p> <p><i>La Autoridad Aduanera garantizará que los Servicios Informáticos Electrónicos NO otorguen autorización de pago o levante automático a la declaración anticipada que fue presentada con posterioridad a la llegada de la mercancía.</i></p> <p><i>4. Cuando la autoridad aduanera determine que la autorización de levante de la declaración de importación se obtuvo con posterioridad a la ejecutoria de la cancelación de la autorización de la agencia de aduanas.</i></p> <p><i>Se recomienda eliminar "uso indebido del Servicio Informático Electrónico" del numeral 4 porque en el artículo 48 del decreto ley 920 se encuentra establecido cuales son las causas que generan sanción por mal uso del sistema.</i></p> <p><i>Pretender que aparte de la sanción por uso indebido, también se determine que es una declaración que no produce efectos sería una doble sanción por el mismo hecho."</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Frente a la solicitud de eliminar la causal para considerar que una declaración no produce efectos consistente en que la declaración anticipada no haya sido presentada en el término establecido en el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto, se acoge la sugerencia por cuanto ante la presentación extemporánea de una declaración anticipada se tiene previsto que el importador pueda pagar una sanción por el incumplimiento de la obligación, más no que su mercancía quede en causal de aprehensión. En ese orden de ideas, se ajusta el parágrafo 5 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 ya que se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declara de forma anticipada, no lo haga, deba pagar la sanción prevista en el decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 4 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023; y en ese mismo sentido se ajuste el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 en el sentido de que la declaración que no produce efectos es la declaración anticipada de importación o de ingreso extemporánea o la inicial que se presente en su lugar cuando estas obtengan levante, pero el declarante no haya pagado la sanción correspondiente por la presentación extemporánea.</p> <p>Frente a la solicitud de eliminar el numeral 4 del artículo 29 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, se responde que con el proyecto de decreto publicado no se está creando ninguna causal de aprehensión, pues la creación de ellas es de competencia del Congreso de la República de conformidad con la Sentencia C-441 de 2021 de la Corte Constitucional. El numeral en comento solo está estableciendo una situación en la que la declaración no produce efectos.</p>
283	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 36 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 36, se aclara que la sanción establecida en el artículo 18 del proyecto por el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 está dada para que caso de incumplimiento del plazo establecido en dicho artículo, el declarante pueda pagar la sanción señalada en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023. No obstante, se ajustó dicho parágrafo para señalar que también podría aplicar la sanción correspondiente a una infracción de</p>

			<p><i>"Artículo 36. Modificación del inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Alternativa 1.</i></p> <p><i>El usuario deberá presentar declaración de legalización con pago de rescate equivalente al quince por ciento (15%) del valor en aduana de la mercancía cuando no presente declaración anticipada y, en su lugar, se presente una declaración inicial, o la presentación de la declaración anticipada se presente en forma extemporánea y en ambos casos, obtuvo levante sin pagar la sanción de que trata el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023, a pesar de haber sido requerido para dicho pago en el control simultáneo o posterior.</i></p> <p><i>En ningún caso será exigible el pago de sanción y rescate para la misma declaración de importación anticipada."</i></p>		<p>categoria 3 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Esta situación es diferente a la establecida en el artículo 36 del proyecto por el cual se modifica el del inciso 7 del numeral 2 del artículo 293 del Decreto 1165 de 2019, donde se indica que se aplica el valor de rescate cuando no presente declaración anticipada y, en su lugar, se presente una declaración inicial, o la presentación de la declaración anticipada se presente en forma extemporánea y en ambos casos, se obtenga levante sin pagar la sanción de que trata el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023 o la correspondiente a una infracción de categoría 3 de trata el parágrafo 1 del artículo 15 del Decreto 920 de 2023; es decir que la sanción se aplica cuando se presenta la declaración anticipada de forma extemporánea mientras que el artículo 293 del Decreto 1165 de 2019 se aplica cuando no se presenta declaración anticipada y, en su lugar, se presenta una declaración inicial, o una declaración anticipada de forma extemporánea y en ambos casos, se obtuvo levante sin pagar la sanción</p> <p>En ese orden de ideas, no se acoge la solicitud pues no se trata de imposición de una doble sanción como se explicó en el párrafo anterior y porque es necesario precisar un incentivo para el cumplimiento de la obligación de declarar de forma anticipada cuando a ello haya lugar, ya que establece una consecuencia por el incumplimiento de los términos para la presentación de las declaraciones anticipadas.</p>
284	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 46 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 1 del artículo 435 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Artículo 46. Modificación del inciso 1 del artículo 435 del Decreto 1165 de 2019</i></p> <p><i>Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>El declarante se hará responsable ante la aduana por la información consignada en la declaración de tránsito aduanero y por el pago de los tributos aduaneros correspondientes a la mercancía sometida al régimen de tránsito que no llegue a la aduana de destino. Si el declarante es una agencia de aduanas, esta responderá conforme lo dispone el parágrafo del artículo 53 del Decreto 1165 de 2019.</i></p> <p><i>Lo anterior dado que las agencias de aduanas solo responden en caso de incumplimiento de las medidas de verificación."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 46 del proyecto mediante el cual se pretende modificar el artículo 435 del Decreto 1165 de 2019, se responde que no se acoge la sugerencia ya que lo que se pretende es aclarar que la agencia de aduanas, cuando actúe en calidad de declarante, responda, como todo declarante, por los tributos aduaneros en cualquier evento; no solo en el evento establecido en el parágrafo del artículo 53.</p> <p>Por lo tanto, no se realiza ningún cambio en el proyecto con base en el comentario.</p>
285	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al artículo 48 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Se sugiere la siguiente redacción:</i></p> <p><i>Clases de transbordo. El transbordo puede ser directo si se efectúa sin introducir las mercancías a un depósito habilitado, o indirecto cuando se realiza a través de este, siempre y cuando el depósito esté dentro</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario sobre el artículo 48 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 467 del Decreto 1165 de 2019, donde solicita incluir en el transbordo indirecto los depósitos ubicados fuera del lugar de arribo dentro de la misma jurisdicción, es preciso indicar que la limitación de los transbordos a depósitos en lugar de arribo obedece a que se pretende ejercer un mejor control de las mercancías, por lo cual no se permitirán transbordos indirectos de mercancías bajo control aduanero a través de depósitos ubicados fuera de lugar de arribo, salvo que se decrete una contingencia operativa.</p>

			o fuera del lugar de arribo dentro de la misma jurisdicción.”		
286	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (jurídico@fitac.net)	<p>Frente a la propuesta de implementar el régimen de depósito, se indica:</p> <p><i>“DECLARACION DE REGIMEN DE DEPOSITO. Es el documento que presenta el declarante antes de la fecha de llegada de la mercancía al territorio nacional, en cualquier momento antes de su salida del lugar de arribo, a través de los sistemas informáticos de la DIAN y que ampara la salida de la mercancía del lugar de arribo hasta el depósito autorizado en la misma jurisdicción o en jurisdicción diferente.</i></p> <p><i>La información que debe contener la declaración de régimen de depósito será la que establezca la administración aduanera, pero como mínimo deberá contener:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1.Nombre del proveedor del exterior</i></li> <li><i>2.Nombre del importador, consignatario de la mercancía</i></li> <li><i>3.Cantidad en términos de unidades de mercancía objeto del régimen</i></li> <li><i>4.Peso de la mercancía</i></li> <li><i>5.Código de identificación del depósito</i></li> <li><i>6.Descripción de la mercancía. La descripción de la mercancía sujeta al régimen de depósito deberá contener las características que permitan la identificación de la mercancía. Cuando por disposiciones legales se exija el número de serie o la mercancía contenga un número como parte de su descripción, no se requerirá la inclusión de dicho número dentro de la descripción de la declaración del régimen de depósito.</i></li> </ol> <p><i>Los tránsitos aduaneros con destino a los depósitos podrá realizarse a través de la declaración del régimen de depósito.</i></p> <p><i>DECLARACION DE INGRESO A ZONA FRANCA. Es el documento que ampara la salida de la mercancía del lugar de arribo a una zona franca ubicada en la misma jurisdicción o en jurisdicción diferente, la cual deberá ser presentada por el declarante a través de los sistemas informáticos aduaneros, antes de la llegada de la mercancía o en cualquier momento antes de su salida del lugar de arribo.</i></p> <p><i>La información que debe contener la declaración de régimen de depósito será la que establezca la administración aduanera, pero como mínimo deberá contener:</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adicionar el régimen de depósitos, se responde que no es posible atender la solicitud dado que este régimen no fue incluido como parte del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, por lo cual, debe estudiarse su viabilidad y de aceptarse sería necesario publicar el ajuste pues de otro modo se estaría vulnerando el derecho de la ciudadanía a pronunciarse sobre él.</p> <p>Sin embargo, es de resaltar que los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados mediante los artículos 16 y 17 del proyecto, dejan claro que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso, y en una planilla de envío.</p> <p>Es preciso señalar que no se crea el régimen de depósito, ya que la mercancía que se traslade a un depósito en la misma jurisdicción deberá hacerlo al amparo de una declaración de importación.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, aumentando los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>No obstante, teniendo en cuenta los comentarios, se realizaron ajustes en el artículo para garantizar que el proceso logístico se desarrolle de manera óptima, permitiendo, la inspección previa, y la actualización de la información sin ninguna consecuencia negativa.</p>

			<p>1.Nombre del proveedor del exterior  2.Nombre del importador, consignatario de la mercancía  3.Cantidad en términos de unidades de mercancía objeto del régimen  4.Peso de la mercancía  5.Descripción de la mercancía.  La descripción de la mercancía deberá contener las características que permitan la identificación de la mercancía.  Cuando por disposiciones legales se exija el número de serie o la mercancía contenga un número como parte de su descripción, no se requerirá la inclusión de dicho número dentro de la descripción de la declaración  6.Identificación de la zona franca donde ingresará la mercancía”</p>		
287	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Continuidad de la propuesta de artículos del régimen de depósito:</p> <p><i>“REGIMEN DE DEPOSITO. Régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas por un periodo determinado bajo el control de la aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta finalidad, sin el pago de los derechos e impuestos y recargos aplicables.</i></p> <p><i>ACTUALIZACION DE LA INFORMACION. Es la posibilidad que tiene el transportador, el agente de carga internacional, el declarante en el régimen de depósito o el importador de ajustar la información presentada en la declaración de régimen de depósito cuando advierta que la información inicialmente presentada no corresponde a la información obtenida una vez ha llegado la mercancía al territorio nacional. Dicha actualización se podrá hacer en cualquier momento antes que la mercancía sea sometida a selectividad en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>Artículo XXX. TERMINO PARA PRESENTAR LA DECLARACION DE REGIMEN DE DEPOSITO O LA DECLARACION DE INGRESO A ZONA FRANCA. Toda mercancía que ingrese al territorio aduanero nacional deberá presentar una de las siguientes disposiciones de mercancías, en cualquier momento antes de la fecha de llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional, o, en todo caso antes de la salida de la mercancía del lugar de arribo.</i></p> <p><i>1.Presentación de una declaración anticipada cuando el desaduanamiento se lleve a cabo en el lugar de arribo; o</i>  <i>2.Presentación de la declaración para régimen de depósito; o</i>  <i>3.Presentar una declaración de</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adicionar el régimen de depósitos, se responde que no es posible atender la solicitud dado que este régimen no fue incluido como parte del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, por lo cual, debe estudiarse su viabilidad y de aceptarse sería necesario publicar el ajuste pues de otro modo se estaría vulnerando el derecho de la ciudadanía a sobre él.</p> <p>Sin embargo, es de resaltar que los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados mediante los artículos 16 y 17 del proyecto, dejan claro que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso y en una planilla de envío.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, aumentando los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>No obstante, teniendo en cuenta los comentarios, se realizaron ajustes en el artículo para garantizar que el proceso logístico se desarrolle de manera óptima, permitiendo la inspección previa y la actualización de la información sin ninguna consecuencia negativa.</p>

		<p>ingreso a zona franca, a través de los sistemas informáticos de la DIAN.</p> <p><i>Durante el término para presentar la declaración de régimen de depósito, o de la declaración de ingreso a zona franca, se podrá actualizar la información presentada con anticipación siempre que dicha actualización se realice durante el término de permanencia de la mercancía en el lugar de arribo y antes que la declaración del régimen de depósito o que la declaración de ingreso a zona franca sea sometida a selectividad</i></p> <p><b>Artículo XXX. SELECTIVIDAD PARA RECONOCIMIENTO DE MERCANCIAS DECLARADAS PARA RÉGIMEN DE DEPOSITO.</b></p> <p><i>Una vez presentada la declaración para régimen de depósito el importador solicitará a través del Sistema Informático Aduanero, el levante de la mercancía. La administración aduanera, de acuerdo con los perfiles de riesgo, podrá establecer que la declaración del régimen de depósito será sujeta a:</i></p> <p><i>1.Levante automático 2.Inspección física 3.Inspección no intrusiva.</i></p> <p><i>La diligencia de reconocimiento de mercancías se sujetará a los términos y condiciones establecidos en el artículo XXXXX para la inspección aduanera, a excepción de las disposiciones relativas a errores u omisiones en el número de serial.</i></p> <p><i>En los casos de los cruces de frontera que no cuenten con un lugar para realizar la diligencia de verificación, o el lugar no cuenta con la infraestructura requerida, ésta podrá llevarse a cabo en el depósito más cercano, siempre que el traslado de la mercancía a dicho depósito se haga con el acompañamiento del funcionario reconocedor y de la Policía Fiscal Aduanera cuando el Director General mediante resolución haya autorizado su presencia en la zona primaria. En este caso practicada la diligencia deberá instalarse un dispositivo de seguridad que ampare la mercancía hasta el depósito donde será almacenada, o, en su defecto hasta cuando la mercancía sea sometida a una declaración de importación.</i></p> <p><i>En los aeropuertos, la diligencia de reconocimiento se llevará a cabo en las áreas dispuestas para tal fin por el concesionario del aeropuerto.</i></p>		
--	--	--	--	--

288	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Continuidad de la propuesta de artículos del régimen de depósito:</p> <p><i>"Artículo XXXX. TRASLADO DE LA MERCANCÍA AL DEPÓSITO ADUANERO</i></p> <p><i>Dentro de los XXX días de haberse realizado la diligencia de reconocimiento o de haberse obtenido el levante, el declarante o el usuario industrial de zona franca, o el transportador deberá trasladar la mercancía al depósito aduanero habilitado, para lo cual deberá contar con dispositivos electrónicos de seguridad, los cuales serán instalados una vez el funcionario aduanero haya dado el levante de la mercancía y antes de la salida de la mercancía en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>Si la diligencia de reconocimiento se llevó a cabo en el depósito por ocurrir la circunstancia prevista en el artículo anterior, una vez adelantada la diligencia se entenderá entregada al depósito aduanero si el recinto donde se lleva a cabo la diligencia es el depósito donde se almacenará la mercancía, o en su defecto se permitirá su traslado al lugar definitivo dentro de los términos previstos en el artículo XXXX</i></p> <p><i>Artículo xxx. INGRESO DE LA MERCANCÍA AL DEPÓSITO O A LA ZONA FRANCA</i></p> <p><i>Recibida la mercancía por parte del usuario industrial de la zona franca o del depósito, se deberá verificar la conformidad entre lo declarado en la declaración del régimen de depósito y la mercancía efectivamente ingresada. De la conformidad como de las no conformidades se dejará constancia en el acta respectiva.</i></p> <p><i>PRESENTACION Y ACEPTACION DE LA DECLARACION DE IMPORTACION. Antes del vencimiento del término previsto en el artículo XXX el importador de manera directa o a través de su agencia de aduanas deberá presentar la declaración de importación de la mercancía que previamente ha ingresado con declaración de régimen e depósito. Vencido el término previsto en el artículo XXXX la mercancía quedará en abandono</i></p> <p><i>Artículo XXX. DOCUMENTOS SOPORTE. La declaración de régimen de depósito."</i></p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con la solicitud de adicionar el régimen de depósitos, se responde que no es posible atender la solicitud dado que este régimen no fue incluido como parte del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, por lo cual, debe estudiarse su viabilidad y de aceptarse sería necesario publicar el ajuste, pues de otro modo se estaría vulnerando el derecho de la ciudadanía de pronunciarse sobre él.</p> <p>Sin embargo, es de resaltar que los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019, modificados mediante los artículos 16 y 17 del proyecto, dejan claro que los traslados de mercancías bajo control aduanero a depósito o zona franca deben estar amparados en una declaración de importación o de ingreso, y en una planilla de envío.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, aumentando los trámites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>De otra parte, de acuerdo con los comentarios, se incluyeron otras excepciones a la declaración anticipada, que originan que más mercancías lleguen a depósito para culminar el trámite o para su nacionalización, razón adicional para no requerir régimen de depósito.</p>
289	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	Frente al artículo 14 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el inciso 2 del artículo 154 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:	<b>No se acepta el comentario.</b>	Frente al comentario relacionado con el artículo 14 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 154 del Decreto 1165 de 2019 el ciudadano indica "se debe redactar de manera tal, que quede claro que el puerto siempre entregará la carga en sus instalaciones", es preciso señalar que la redacción de este artículo establece como optativo que la entrega pueda hacerse en las instalaciones del puerto o en las instalaciones

			<p>"Se sugiere dejar la redacción actual, en el entendido que la zona franca no es consignatario de las mercancías, si no el usuario calificado, ya que el usuario operador no tiene responsabilidad de recibir la carga, pues en el cuerpo del documento de transporte no tiene relación contractual."</p>		<p>del depósito o zona franca al que venga destinado por cuanto abre la opción al agente de carga internacional o el puerto. Lo que pretende esta redacción es dejar todas las opciones previstas en la operación logística, en los siguientes términos:</p> <p>"Cuando en el contrato de transporte marítimo la responsabilidad del transportador termine con el descargue de la mercancía, a partir del mismo, esta quedará bajo responsabilidad del agente de carga internacional o puerto, según el caso, hasta la entrega al depósito o a la zona franca. <b>La entrega podrá hacerse en las instalaciones del puerto o en las instalaciones del depósito o zona franca al que venga destinado.</b>" (La negrilla es nuestra)</p> <p>Como se observa, la redacción es general, teniendo en cuenta que la mercancía puede venir consignada a cualquier usuario de la zona franca, llámese usuario operador, usuario industrial de bienes, industrial de servicios o usuario comercial, por esa razón se utiliza el término genérico Zona franca. I</p>
290	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Sugerimos que se conserve la redacción del inciso 2 del actual artículo 170 del Decreto 1165/19.</p> <p>En lo que respecta al inciso 4 es conveniente precisar si van ver cambios en la información de la planilla de envío con respecto a la información de la declaración de ingreso y/o anticipada, respecto de la información detallada de la mercancía, peso bultos, subpartida arancelaria, valores, lo anterior ya que esta información se desconoce por parte de los depósitos o zonas francas en el momento de recibir la mercancía."</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Respecto al comentario al artículo 17 que modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, donde solicitan "precisar si van a haber cambios en la información de la planilla de envío", se informa que esta información no se modifica.</p> <p>De otra parte, de precisa que el actual inciso segundo, hoy inciso 4, se debe modificar por cuanto con el nuevo procedimiento se debe diligenciar, o bien la declaración de importación anticipada, o la declaración de ingreso y es necesario confrontar que toda la información sea consistente con la mercancía descargada o en el depósito o en la zona franca, razón por la cual no es posible que quede en los mismos términos.</p>
291	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 24 del proyecto de decreto publicado mediante el cual se modifica el artículo 183 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Para este párrafo se sugiere cuando proceda la suspensión de la inspección aduanera, la mercancía no solo se traslade a un depósito sino también a una zona franca."</p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>Respecto al comentario sobre el traslado de mercancía a zona franca se indica que e en aquellos casos en los que la mercancía viene consignada a una Zona franca en el documento de transporte, la mercancía inspeccionada puede tener finalización de la diligencia en zona franca, por lo que se incluyó esa opción cuando corresponda.</p>
292	2/12/2023	Juan Cano (jcano@analdex.org)	<p>Frente al artículo 49 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p>"Artículo 49 que Ingreso, salida y permanencia de mercancía en zona franca: Se sugiere adicionar un inciso 7 para la salida de mercancías por redes, ductos o tubería, quedando así:</p> <p>En los casos de las salidas de mercancías por redes, ductos o tuberías tales como energía eléctrica, gas, petróleo y/o combustibles líquidos derivados del petróleo, entre otros, el formulario de movimiento de mercancías se autorizará por el usuario operador dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha de corte o</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario al artículo 17 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, para incluir el "caso de salidas de mercancías por redes, ductos o tuberías tales como energía eléctrica, gas, petróleo y/o combustibles líquidos derivados del petróleo, entre otros", se informa que esta solicitud será analizada para ser incluida a nivel de resolución por cuanto detalla el detalle de la operación.</p>

			<p>periodo de lectura previsto en el contrato de suministro o en el documento que acredite la operación conforme a las cantidades registradas en los equipos de medida y control instalados. Para estos efectos, la fecha de corte o periodo de lectura, se entenderá como la fecha de ingreso de la mercancía a la Zona franca.</p> <p><i>Comentario:</i> Esta adición se sugiere porque de acuerdo a la naturaleza de las mercancías (gas, petróleo, derivados del petróleo, entre otros) se sabe el dato de la cantidad de salida y el valor hasta la fecha de corte o periodos de lectura, por lo que se sugiere que el formulario de movimiento de mercancías se apruebe una vez se cuente con la información real de los despachado y/o recibido.”</p>		
293	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al Comunicado, el ciudadano indica:</p> <p><i>“Teniendo en cuenta la publicación del Proyecto de Decreto por medio del cual se modificará y adicionará parcialmente el Decreto 1165 de 2019 (parte sustantiva de la Regulación Aduanera Colombiana), consideramos importante mencionar que no existe una coherencia entre el espíritu de legislador el cual ha sido expresado verbalmente por la administración aduanera en diferentes reuniones y lo escrito en el proyecto de decreto, lo cual genera incertidumbres del verdadero alcance de la disposición sujeta a comentarios.</i></p> <p><i>Por otra parte, nuestra agremiación no está de acuerdo con el proyecto de decreto y con la obligación de presentar declaraciones anticipadas obligatorias respecto de la totalidad de las mercancías que ingresen al territorio aduanero nacional, dado que en la legislación actual ya existen mecanismos que pueden suplir las necesidades de control de la administración aduanera tanto en los lugares de arribo como en los depósitos aduaneros y las zonas francas sin menoscabar la facilitación y sin generarle a los usuarios de comercio sanciones y aprehensiones de mercancías en detrimento patrimonial de los importadores y consumidores finales.</i></p> <p><i>En el proyecto de decreto al pretender establecer la obligatoriedad de las declaraciones anticipadas dando a entender que el único lugar para poder ejercer el control aduanero es en el lugar de arribo, consideramos el concepto está errado ya que se está desconociendo los mismos lugares ya habilitados y que han venido siendo usados por las</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>No hay lugar a acceder a los comentarios pues se requiere la declaración anticipada de las mercancías para mejorar el control aduanero y porque el proyecto contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada; porque el nuevo procedimiento de importación no establece obstáculos que no sean análogos a los ya existentes en el actual procedimiento.</p> <p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada; y con base a los comentarios, entre otras se adicionaron: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>En el parágrafo 5 del mismo artículo se prevé la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación, en el sentido de que debe presentar la declaración inicial pagando una sanción, sin que sea aprehendida la mercancía.</p> <p>Así mismo, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones.</p>

		<p><i>mismas necesidades del comercio exterior durante más de 30 años.</i></p> <p><i>Algunos de los motivos por los cuales se vienen usando los depósitos habilitados para efectuar la verificación previa de las mercancías son:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Requisito de algún visto bueno de autoridad competente o licencia previa que está en trámite.</i></li> <li><i>2. Toma de seriales para no cometer errores que puedan generar sanciones.</i></li> <li><i>3. Etiquetados previos al desaduanamiento.</i></li> <li><i>4. Mercancías que llegan con averías y requieren de una verificación o toma de registros fotográficos para trazabilidad sobre cualquier novedad.</i></li> <li><i>5. Cargas que arriban sin previo aviso.</i></li> <li><i>6. Condiciones inadecuadas en lugar de arribo: humedad, seguridad, temperatura, exposición a terceros, falta de espacio</i></li> <li><i>7. Cumplimiento restricciones legales las cuales son identificadas cuando se realiza la verificación</i></li> <li><i>8. Separación de bultos</i></li> <li><i>9. Necesidad de ejecución de inventarios para efectuar nacionalizaciones parciales lo que significa grandes espacios para la apertura y desempaques de las cargas para la ejecución de la referenciación y el conteo de las mismas.</i></li> <li><i>10. La necesidad de flujo de caja de las empresas en sus procesos del comercio exterior que no les permiten invertir anticipadamente en el 100% de los tributos mientras van logrando negocios que les permiten nacionalizar parcialmente para repartir su flujo de caja.</i></li> <li><i>11. Para realizar todas las actividades anteriores se contrata mano de obra colombiana y generamos empleo a nivel nacional, por lo cual, dejar de hacer estas actividades en Colombia causará un aumento en la cifra de desempleo y en la economía tanto de estas familias como en el contexto social.</i></li> </ol> <p><i>Internacionalmente también existen mecanismos como es el caso del régimen de depósito el cual se encuentra previsto en la Comunidad Andina y que Colombia no ha incorporado a su legislación, el cual permite los controles que en la actualidad la autoridad y el comercio exterior necesitan. Así las cosas, sugerimos que toda mercancía que ingrese al territorio nacional pueda someterse a los siguientes tratamientos aduaneros de manera voluntaria:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Declaración anticipada cuando el importador decida desaduanar en el lugar de arribo.</i></li> </ol>	<p>Finalmente, para un mayor entendimiento se ajustó el artículo precisando que con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrían que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, aumentando los trámites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p>
--	--	---	--

			<p>2. Declaración del régimen de depósito, incluyendo el régimen de depósito de una manera más estructurada al servicio de la logística como se encuentra previsto en la comunidad Andina y como fue mencionado por ustedes mismos en los proyectos de decreto del 390 en su momento.</p> <p>3. Declaración de ingreso a zona franca</p>		
294	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Delante al proyecto de decreto publicado, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Si la preocupación de la autoridad aduanera es el control de las mercancías por considerar que en el traslado de las mercancías se pueden dar pérdidas de las mismas desde los puertos y aeropuertos a los depósitos aduaneros y las zonas francas, deben entonces hacer énfasis en los mecanismos de control como son los precintos electrónicos que ya están operando también desde hace varios años en la carga en tránsito desde los puertos y la podrían establecer como obligatoria también para la carga desde los aeropuertos a los diferentes destinos como son los depósitos habilitados y las zonas francas.</i></p> <p><i>Consideramos en el gremio que adicionar una declaración anticipada y / o una declaración de ingreso obligatoria al proceso aduanero es aumentar los tiempos de trámite del comercio exterior y encarecer la función aduanera ya que se requerirá de expertos en clasificación que puedan efectuar esta función previo a la llegada del 100% de las mercancías al país y requerirá del doble de funcionarios DIAN para poder verificar las declaraciones emitidas previo a la salida de las mercancías de puertos y aeropuertos.</i></p> <p><i>Ahora bien, por otra parte, resulta perentorio solucionar de manera definitiva las consecuencias de errores y omisiones en los números de serie, teniendo la certeza que, tal como sucede en la realidad, un error u omisión en el número de serie no cambia la naturaleza de la mercancía, y si se convierte en una de las principales fuentes de ingreso para la administración vía legalización o para los funcionarios particularmente considerados.</i></p> <p><i>Llamamos la atención sobre cuatro aspectos principales de impactos que consideramos la eventual expedición de este decreto puede generar:</i></p> <p><i>1.Las consideraciones del proyecto carecen de cifras determinantes que respalden la obligatoriedad de la declaración</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado) las excepciones a la presentación de la declaración anticipada; y con base a los comentarios se agregaron, entre otras: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>En consecuencia, no hay lugar a acceder a los comentarios, pues se requiere la declaración anticipada de las mercancías para mejorar el control aduanero y porque el proyecto contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada; porque el nuevo procedimiento de importación no establece obstáculos que no sean análogos a los ya existentes en el actual procedimiento.</p> <p>Respecto de las observaciones sobre seriales, se ajustaron las definiciones de "mercancía diferente" y de: "descripción errada e incompleta del serial" y con ello quedan claros los eventos y consecuencias de los errores que se presenten en éste.</p> <p>En coherencia con la propuesta del uso de dispositivos de seguridad se informa que este proyecto también incorpora esa exigencia.</p> <p>En cuanto a la capacidad de la operación, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones.</p> <p>Finalmente, es preciso anotar que los estudios que sirvieron de fundamento a la elaboración del proyecto forman parte integral de la memoria justificativa, como anexos.</p>

		<p><i>de importación anticipada para todo tipo de mercancías</i></p> <p><i>Se evidencia con preocupación que es intención de la Autoridad Aduanera pretender que toda declaración de importación se presente y acepte en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al TAN, lo cual impactará notablemente las operaciones de comercio exterior en la importación, pues los desaduanamientos deberán efectuarse en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>Sin embargo, en los considerandos del proyecto, se refieren a que se hizo un programa de promoción e incentivo al uso de la declaración anticipada voluntaria, no obstante, no se relacionan cuáles fueron los resultados ni cual ha sido el aumento porcentual en el uso de este instrumento. De igual manera, se habla de facilitación y simplificación de los procesos aduaneros; pero no vemos donde se manifiesta esto en una declaración anticipada obligatoria; antes, por el contrario, se evidencia el aumento de las sanciones y multas con esta presunta "solución" de la administración.</i></p> <p><i>Públicamente la administración aduanera ha manifestado que la propuesta de presentar declaraciones anticipadas respecto del 100% de las mercancías que ingresen al territorio nacional, se encuentra debidamente justificada en estudios técnicos realizados por la administración que demuestran que la infraestructura de los lugares de arribo están preparadas y son suficientes para permitir que los importadores puedan realizar las actividades requeridas tendientes a surtir los trámites aduaneros sin ningún traumatismo y en cumplimiento de la totalidad de disposiciones legales.</i></p> <p><i>Adicionalmente, también se ha manifestado que los estudios demuestran que no hay un encarecimiento de la operación logística toda vez que hay una compensación entre los términos de almacenamiento y los costos de permanencia en lugar de arribo.</i></p> <p><i>Aplaudimos la seriedad con la que la DIAN manifiesta la existencia de dichos estudios, sin embargo, es absolutamente necesario que los mismos se den a conocer a los usuarios del comercio exterior, en aras de la transparencia y revisión de las variables que se tomaron en cuenta."</i></p>		
--	--	---	--	--

295	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, el ciudadano indica:</p> <p><i>"Por otra parte, si bien es cierto existen criterios de selectividad que pudieran permitir la conclusión de que el impacto en la infraestructura es mínimo y que no se requieren adecuaciones adicionales, también es cierto que en cuanto a una lectura sistemática de las disposiciones del proyecto permiten concluir que hay descripciones mínimas cuyos errores generan aprehensión de mercancías, que hay sanciones lo cual originará que los importadores deban desconsolidar en el lugar de arribo para evitar las consecuencias legales, dicho sea de paso únicas en Colombia, lo cual, en la práctica originará que se desconsolide el 100% de la carga.</i></p> <p><i>Adicionalmente, se pregunta si las otras entidades del estado de control fronterizo estarán también preparadas para que en un solo movimiento de la carga se pueda adelantar toda la operación de comercio exterior, en horarios 7X24 y de esta manera minimizar el impacto económico que los movimientos de carga generan en lugares de arribo.</i></p> <p><i>Dado lo anterior, surgen interrogantes como: ¿Está preparada la infraestructura de los puertos, aeropuertos y cruces de frontera, así como los usuarios aduaneros y actores intervinientes para una operación 100% en lugar de arribo?</i></p> <p><i>En tal sentido, consideramos que no están dadas las garantías para que el 100% de las operaciones se atienden desde el lugar de arribo. Además de lo anterior, no se tiene en cuenta los modos de transporte, ni los trayectos cortos.</i></p> <p><i>En cuanto a la ausencia en el proyecto de unas disposiciones que reconozcan la existencia de trayectos cortos menores a 48 horas, indiscutiblemente la administración aduanera está avocando a los importadores a retener cargas en los lugares de despacho con los sobrecostos que esto genera, con el único fin de evitar sanciones por incumplimiento de términos</i></p> <p><i>2.La declaración de importación anticipada no tiene en cuenta la logística de las aduanas en Colombia</i></p> <p><i>Si bien es cierto que los despachos anticipados existen a nivel mundial es importante precisar varios aspectos que consideramos que están siendo obviados por la administración de</i></p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto) los casos excepcionales en los que no se debe presentar la declaración anticipada. En el parágrafo 5 del mismo artículo se previó la posibilidad de que una mercancía que debiendo ser declarada de forma anticipada, no lo sea, así como el paso a seguir ante esa situación.</p> <p>Así las cosas, aunque se requiere la declaración anticipada de las mercancías para mejorar el control aduanero, el proyecto contempló situaciones en las que no es posible presentarla; así el nuevo procedimiento de importación no creó obstáculos que no sean análogos a los ya existentes en el actual procedimiento y las limitaciones al comercio exterior que se predicen obedecen a confusiones sobre las condiciones exigidas, v.gr. se están confundiendo los términos en los que se debe presentar una declaración anticipada con los términos de permanencia en lugar de arribo.</p> <p>Frente a los comentarios relativos a <i>"la infraestructura de los puertos, aeropuertos y cruces de frontera, así como los usuarios aduaneros y actores intervinientes para una operación 100% en lugar de arribo"</i> y que la <i>"declaración de importación anticipada no tiene en cuenta la logística de las aduanas en Colombia"</i>, se informa que la entidad tiene previstos ajustes a sus procesos internos para responder a los cambios una vez entren en vigor.</p> <p>Así mismo, la nacionalización en lugar de arribo no es exigida en el proyecto. Lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Ello es evidente en los artículos 16 y 24 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, con los que se modifican los artículos 169 y 183 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, pues conforme a estos, es posible trasladar la mercancía a depósito cuando no se haya encontrado conformidad entre lo declarado y lo inspeccionado o entre lo declarado y lo indicado en los documentos de viaje. Además, el artículo 26 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019, prevé la posibilidad de trasladar la mercancía a depósito para realizar el pago de los tributos aduaneros en dicho recinto.</p> <p>No obstante, dadas las inquietudes presentadas se indica que aquellos artículos sujetos a los ajustes en el sistema entrarán a regir cuando se hayan agotado todas las etapas de implementación de manera conjunta con los usuarios y se socialice con los responsables de la zona primaria.</p> <p>Respecto de las observaciones sobre si las otras entidades de control fronterizo están también preparadas, la Dirección de Gestión de Aduanas está adelantando la socialización correspondiente, para la coordinación requerida. Es de anotar que las entidades gubernamentales tienen ya figuras como la inspección simultánea y demás que son la base para avanzar en las nuevas coordinaciones que se requieren.</p> <p>Ahora bien, respecto de las observaciones de inclusión de nuevas tecnologías, este proyecto trae consigo una adición en el sentido de contar lo antes posible con equipos de inspección</p>
-----	-----------	--	--	---	---

			<p><i>aduanas al tratar de implementar solo una parte de la logística requerida para la implementación de despachos anticipados:</i></p> <p><i>1. Los despachos anticipados son un mecanismo de facilitación que parte del hecho de existir información anticipada en cualquier momento, incluso 2 horas antes del arribo de la mercancía. Desafortunadamente en Colombia se concluye que los despachos anticipados son mecanismo de control.</i></p> <p><i>2. Los despachos anticipados son voluntarios, no obligatorios como la aduana pretende hacerlos, pero además exigen unas condiciones de analítica de datos que a la fecha no vemos que exista en Colombia.</i></p> <p><i>3. La no presentación de la declaración anticipada, o no tiene consecuencias económicas, o sus consecuencias son meramente amonestaciones, o utilización de canal rojo. Bajo ninguna circunstancia son multas como las que se pretenden en Colombia, o aprehensión de mercancías.</i></p> <p><i>4. A nivel mundial y gracias a la información anticipada, los despachos generan controles tecnológicos y no de personal en los lugares de arribo. Es así como en los grandes puertos a nivel mundial, administrados por las mejores aduanas del mundo, no se ven personas en el puerto, sino una gran inversión del Estado en materia tecnológica. Colombia va en contravía de esta tendencia, eliminando la tecnología y remplazándola por personas lo que atenta contra la seguridad de las cargas y de los lugares de arribo.</i></p> <p><i>5. Las condiciones sociales que rodean los lugares de arribo en Colombia que son el resultado de una negligencia del Estado para impedir invasiones comerciales o de vivienda, seguridad etc, y en muchos de ellos sus condiciones climáticas hacen que desconsolidar la carga aumente la percepción de peligrosidad del comercio exterior en el país.</i></p>		<p>no intrusiva, para precisamente minimizar las inspecciones físicas, así como se está trabajando para que el sistema de riesgos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN sea más eficiente y que la selectividad se centre en las operaciones de mayor riesgo.</p> <p>Respecto de la infraestructura, la Dirección de Gestión de Aduanas viene adelantando reuniones con los titulares de puertos y aeropuerto y concesionarios, para garantizar que al momento de la implementación se cuente con los espacios suficientes para la óptima operación. Así mismo, se incluyó un parágrafo al artículo 181 del decreto, referente a "Contingencia operativa" para que en casos justificados se pueda autorizar el traslado de las mercancías para que continúe el proceso de importación según corresponda.</p>
296	2/12/2023	Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (juridico@fitac.net)	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, se indica:</p> <p><i>3. En los lugares de arribo no existe infraestructura para la realización de la inspección previa para todas las importaciones y además no permite generar los servicios de atención a la carga requerida por la excesiva regulación colombiana.</i></p> <p><i>En efecto, en los términos en los que se encuentra redactado el proyecto de decreto, aun cuando la administración verbalmente</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto</p>

		<p><i>indique que la declaración anticipada puede ser objeto de una actualización, lo que resulta de la lectura del mencionado proyecto es que, en tratándose de descripción de mercancía y se encuentre mercancía de naturaleza diferente o sobrantes procederá la definición de situación jurídica.</i></p> <p><i>En este orden de ideas, se está obligando a los importadores a contratar en el exterior proveedores que se encarguen de inventariar las mercancías respecto cantidades, seriales y descripciones, haciendo inocua e innecesaria la diligencia de inspección previa.</i></p> <p><i>Además de lo anterior, en el lugar de arribo no existen los espacios para que las mercancías pueden ser dispuestas para la realización de inspección.</i></p> <p><i>Ahora bien, en cuanto a servicios a la carga, a diferencia de otra legislación, Colombia es prolifera en generar condiciones y requisitos a la importación tales como etiquetado, marcado, vistos buenos, reglamentos técnicos etc.</i></p> <p><i>Tal como está el proyecto de decreto, la mercancía tendrá que venir desde el exterior etiquetada, marcada dado que, por costos, tiempos, restricciones de ingreso a puertos y aeropuertos no resulta viable efectuar estas diligencias en los lugares de arribo.</i></p> <p><i>4. Existen disposiciones contradictorias dentro del mismo proyecto de decreto</i></p> <p><i>El proyecto no armoniza todas las disposiciones correspondientes al procedimiento de la pretendida declaración de importación anticipada obligatoria, ya que por ejemplo se ajusta el artículo 52 de la inspección previa sin tener en cuenta la definición de la diligencia de inspección que establece el artículo 1.</i></p> <p><i>5. Efectos en la economía del país y aumento de precios.</i></p> <p><i>Dado que la presentación de la declaración de importación anticipada contempla que para el momento de la inspección en el lugar de arribo se debe contar con todos los trámites aduaneros para contar con levante, esta medida está restringiendo la opción de enviar a Zona Franca y genera enviar el tema a terceros y pagos en origen.</i></p> <p><i>Finalmente, es importante resaltar que para implementar todos los cambios es necesario que primero el estado realice una inversión en infraestructura,</i></p>	<p>1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado); y con base en los comentarios se agregaron, entre otras: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general.. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera, se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Así las cosas, debido a que se requiere la declaración anticipada de las mercancías para mejorar el control aduanero, el proyecto contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada. El nuevo procedimiento de importación no establece requisitos que no sean análogos a los ya existentes en el actual y las limitaciones al comercio exterior obedecen a confusiones sobre las condiciones exigidas, v.gr. se están confundiendo los términos en los que se debe presentar una declaración anticipada con los términos de permanencia en lugar de arribo,</p> <p>Respecto de las observaciones sobre la exigencia de etiquetado, y demás de restricciones, se observa que estas medidas no son impuestas por el Decreto 1165 de 2019, ya que responden a medidas para proteger la industria nacional, incluso por solicitud de los gremios de la producción, y deben acatarse en el proceso de importación cuando así lo exija la entidad competente. En estos casos se podrá aplicar la inspección previa, y allegar los vistos buenos o autorización en el depósito dentro del término de almacenamiento o zona franca según el caso.</p> <p>Frente a los comentarios relativos a “se está obligando a los importadores a contratar en el exterior proveedores que se encarguen de inventariar las mercancías” y sobre los “Efectos en la economía del país y aumento de precios.”, no se presentaron argumentos o explicaciones que justifiquen estas afirmaciones.</p> <p>Frente al comentario del artículo 52, relativo a la inspección previa se ajustó la redacción para precisar el momento en que se puede realizar esta diligencia.</p>
--	--	--	--

			<p>como por ejemplo disponer de los espacios óptimos en el puente de San Miguel, en Cúcuta disponer de servicios ágiles para el pago y en Paraguachon espacios para realizar inspección, ya que implementar la norma sin contar con las condiciones físicas causara un aumento en el costo de las operaciones de comercio exterior y a su vez un impacto en el consumidor final.</p> <p>Reiteramos que los procesos de perfección no ocurren de la noche a la mañana y menos con un cambio normativo sin considerar un régimen de transición con incorpore la practica internacional en cuanto a las condiciones logísticas para ordenar la obligatoriedad de las declaraciones anticipadas.</p> <p>Entendemos las necesidades de la administración aduanera en lo que a identificación de mercancías requiere desde el lugar de arribo, por lo que respetuosamente sugerimos que se establezca la posibilidad de generar un documento simplificado en el lugar de arribo que permita a la autoridad aduanera saber la naturaleza de la mercancía que sale del lugar de arribo, sin que se generen obligaciones de descripciones mínimas pero si la identificación del tipo de mercancías sin que la misma pueda cambiar en el depósito pero si complementarla para satisfacer las necesidades regulatorias.</p> <p>Por lo anterior, solicitamos se reconsidere el decreto y se tengan en cuenta los comentarios que se aportan en el anexo los cuales fueron presentados ante el ministerio de hacienda en la oportunidad legal.</p>		
297	2/12/2023	Paola Maldonado (catrom.adrianap 10@gmail.com)	<p>Frente a los artículos 13, 17, 49, 50, 51 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifican los artículos 151, 170, 475, 477 y 478 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p>"Art 13. Tener en cuenta que el Art 3 menciona "Adición de dos parágrafos" y son 3.</p> <p>Art 17. Es importante conocer el contenido de la Declaración de ingreso a la Zona Franca y su alcance, si bien es cierto el artículo menciona quien hace la presentación, también debe ser clara la información que contiene para que los usuarios y los importadores puedan solicitar oportunamente la información, puede ser mas útil ampliar los campos de la planilla de envío que crear un nuevo documento. importante aclarar el alcance para ingresos temporales.</p> <p>Art 49. El cierre del fmm en operaciones fraccionadas debe</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario sobre el artículo 13 del proyecto, donde indica que no se trata de la adición de dos parágrafos sino de tres, se responde que se acoge comentario y se ajusta el proyecto.</p> <p>Sobre el comentario al artículo 17 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, donde solicita conocer el contenido de la declaración de ingreso, se indica que la forma y contenido del formulario será regulado en resolución y se dispondrá que esta declaración se tramite a través de los Servicios Informáticos Electrónicos. Adicionalmente, es relevante indicar que se ajustaron los artículos 169 y 170 del Decreto 1165 de 2019 para precisar las obligaciones de cada actor aduanero y los documentos que amparan el traslado de las mercancías (declaración de importación, declaración de ingreso, declaración de tránsito aduanero internacional o planilla de envío).</p> <p>Adicionalmente, vale desatacar que se incluyó la definición de "declaración de ingreso" en el artículo 1 del proyecto,</p> <p>Respecto al comentario relacionado con el artículo 49 del proyecto, mediante el cual se modifica el artículo 475 del Decreto 1165 de 2019, donde se solicita que el término debe contarse a partir de la llegada del último medio de transporte y no con el primero, se responde que no se acoge la sugerencia porque ello limitaría el control sobre los ingresos, ya que si se</p>

			<p><i>ser contado a partir de la llegada del último vehículo no del primero, no se evidencia ningún cambio respecto al término para la entrega en un solo medio de transporte.</i></p> <p><i>Art 50. La creación de un nuevo documento para los ingresos a ZF desde el resto del mundo aumenta la cantidad de trámites que se deben adelantar con los terceros lo que sigue aumentando el valor de las operaciones en zona franca, haciendo cada vez menos competitivo el régimen por todos los requisitos que se tienen, al no conocer el contenido del documento no se evidencia que agregue valor a la operación.</i></p> <p><i>Art 51. El desarrollo del modelo de interoperabilidad supone que a la DIAN le llega en tiempo real la información de las operaciones de salida al resto del mundo que hoy funcionan al amparo del fmm y sin tantos costos por efecto de trámites, volver a la SAE Y el DEX , impacta los costos operativos que en usuarios de alto volumen solo se traducen en demoras y reprocesos.</i></p> <p><i>El fmm tiene toda la información de cada operación."</i></p>		<p>cuenta desde el primero, el último solo tiene máximo 15 días para ingresar, pero si se cuenta desde el último, este puede llegar en cualquier momento después de la entrada del primero, en 15 días o en 1 mes. Estos términos se determinaron atendiendo la logística de las zonas francas, y teniendo en cuenta los términos previstos en el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 de salida de la mercancía amparada en un documento de transporte, hacia zona franca.</p> <p>Frente al comentario al artículo 50 del proyecto mediante el cual se modifica el inciso primero del artículo 477 del Decreto 1165 de 2019, se informa que para dar claridad sobre éste se incluye la definición de "declaración de Ingreso" en el artículo 3 del Decreto 1165 de 2019 y que los términos y condiciones de esta declaración se detallarán mediante Resolución en la que se determinará la forma y contenido de los formularios y se dispondrá que dichas autorizaciones se efectúen a través de los Servicios Informáticos Electrónicos que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN disponga para el efecto.</p> <p>Sobre el comentario al artículo 51 del proyecto mediante el cual se modifica el inciso tercero del artículo 478 del Decreto 1165 de 2019, donde señala que "<i>volver a la SAE Y el DEX , impacta los costos operativos que en usuarios de alto volumen solo se traducen en demoras y reprocesos</i>", se indica que las operaciones de zonas francas con destino al resto del mundo se consideran exportación y el Formulario de Movimiento de Mercancías (FMM) es un documento propio de la zona franca, que se genera en sus sistemas informáticos, y que servirá de insumo con la presentación de la solicitud de autorización de embarque (SAE), documento aduanero, controlado y parametrizado por la aduana.</p> <p>Por lo tanto, se hace necesario por control exigir solicitud de autorización de embarque (SAE) y declaración de exportación (DEX) para todas las exportaciones.</p>
298	2/12/2023	SABEREX SAS (info@saberex.com.co)	<p>Frente a los artículos 1, 8, 13, 16, 17, 18 y 20 del proyecto de decreto publicado, que modifican los artículos 3, 65, 151, XX, 175 y XX del Decreto 1165 de 2019, se indica:</p> <p><b>"COMENTARIOS AL PROYECTO DE MODIFICACION AL DECRETO 1165 DE 2019</b></p> <p><b>AL ARTICULO 1º</b></p> <p><i>El hecho de que se considere mercancía diferente cuando se presente salto de subpartida, puede conllevar a que los simples errores de clasificación arancelaria impliquen la aprehensión de la mercancía, cuando una diferencia en clasificación arancelaria no implica que la mercancía sea de distinta naturaleza; esto implicaría la eliminación de la corrección por error en clasificación arancelaria y a aprehensiones injustificadas.</i></p> <p><b>AL ARTICULO 8º</b></p> <p><b>PARAGRAFO 2:</b></p> <p><i>Se debería eliminar la primera parte de la norma por que el artículo 482 del Decreto 1165 ya señala que toda operación entre ZF y TAN es una importación.</i></p> <p><i>1.Se debe indicar que en las ventas de proveedores de Zona Franca a CI se puede expedir CP</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario de la definición de mercancía diferente, se ajustó dicha definición, eliminando de la definición el salto de subpartida arancelaria y la vinculación entre el serial y las restricciones legales o administrativas.</p> <p>Frente al comentario relacionado con el párrafo 2 del artículo 8 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, no se efectuará ajuste el artículo considerando que lo que pretende la norma es armonizar los esquemas de sociedades de comercialización internacional y zonas francas, y en ese orden siempre la venta se constituye en una importación toda vez que la sociedad de Comercialización Internacional se encuentra en el Territorio Aduanero Nacional. No obstante, se ajusta este párrafo incluyendo no solo al 100% de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>Respecto de la propuesta de modificación del párrafo 3 del artículo 8 del proyecto, se informa que, dado que la mercancía se introdujo con una declaración de exportación temporal para perfeccionamiento, la mercancía debe volver al territorio aduanero nacional mediante una reimportación en el mismo estado, para su posterior exportación de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>Respecto de la observación al párrafo 4 del artículo 8 del proyecto, se precisa que esta operación realizada por la sociedad de comercialización internacional solo es para que la mercancía sea objeto de la prestación de un servicio por parte del usuario industrial de servicios, y por tanto debe ingresara la zona franca como una exportación por perfeccionamiento pasivo. Se realiza esta exigencia para garantizar el control de las obligaciones de exportación por parte de las Sociedades de Comercialización Internacional.</p> <p>Respecto del artículo 13 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, que adiciona el párrafo 7 al artículo 151 del Decreto 1165 de 2019 sobre comportamiento esperado, se informa que se ajustó el artículo para que esta información se registre en los sistemas del transportador, y no</p>

		<p>cuando las mercancías sean 100% nacionales o nacionalizadas, según el certificado de integración.</p> <p><i>Esto por cuanto sería inequitativo frente a los proveedores del TAN a quienes no se les hace esta exigencia y ellos pueden utilizar materias primas extranjeras en la producción de los bienes, pues lo que se pretende es darles un beneficio a los productores de bienes en Colombia. En la actualidad, difícilmente alguien produce bienes con materias 100% nacionales</i></p> <p><i>De igual forma, se debe precisar que quien presente la Declaración Especial de Importación sea el Usuario de Zona Franca y no la CI, pues en este último caso ya sería para la CI una importación y no una compra.</i></p> <p>COMENTARIO PARÁGRAFO 3º</p> <p><i>Si como en el mismo proyecto se pretende que las exportaciones desde Zona Franca se hagan DEX, se debería permitir que la CI exporten desde Zona Franca sin necesidad de regresar al TAN la mercancía.</i></p> <p>COMENTARIO PARÁGRAFO 4º</p> <p><i>No se entiende la razón por la cual cuando una CI ingresa un bien para prestación de servicios a una zona franca deba hacerlo como exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, mientras que los que las empresas que no son CI pueden hacerlo con FMM, lo cual resultaría un trato inequitativo.</i></p> <p><i>De otra parte, no se entiende muy bien qué tipo de control se pretende cuando estas mercancías tienen control de inventario por parte del usuario operador y deben tener FMM de ingreso y de salida.</i></p> <p><i>De igual forma, no toda mercancía que ingrese a ZF para prestación de servicios implica "perfeccionamiento pasivo", sino son simples operaciones logística que no implican cambio de naturaleza de la mercancía.</i></p> <p>AL ARTICULO 13º PARÁGRAFO 7º</p> <p><i>Ya que la presentación de la declaración anticipada se vuelve obligatoria, este no debe ser un comportamiento esperado, sino una obligación de los transportadores y agentes de carga.</i></p> <p><i>Adicionalmente debe ser una obligación reportar al declarante cualquier cambio en el itinerario que implique un atraso o un adelanto de llegada, pues ello puede afectar la fecha de la presentación de la declaración y</i></p>	<p>generar mayores traumatismos en la operación. Así mismo se reitera que este comportamiento es insumo para análisis de riesgo. Al respecto, dicha información es importante para determinar el riesgo que representa el ingreso de una mercancía de origen extranjero al Territorio Aduanero Nacional, por eso, el incumplimiento de este deber no da lugar a sanción, sino que solo será tomado en cuenta por el sistema de administración riesgo. Además, en relación con el comentario respecto a la fecha estimada de llegada de la mercancía al Territorio Aduanero Nacional, se ajustó la redacción para mayor claridad en su aplicación, permitiendo que demuestre con los medios probatorios que no se incumplió la obligación de presentar la declaración anticipada.</p> <p>En relación con los artículos 16 y 17 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, en la práctica se van a presentar muchos casos en que se debe trasladar la mercancía a depósito, y por tanto se hace necesario contar con los dos documentos, planilla y declaración anticipada o declaración de ingreso según corresponda.</p> <p>Frente al comentario del párrafo 3 del artículo 175 del decreto (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), se acogió el mismo, y se eliminó el párrafo pues la regla general ya se encuentra descrita en el primer inciso.</p> <p>Frente al párrafo 4 del artículo 175 del Decreto, (artículo 18 proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), se informa que el artículo fue ajustado para dejar en claro los documentos que se requieren en cada operación o traslado, y se precisa la naturaleza y alcance de los documentos que amparan los mencionados traslados.</p> <p>Frente al párrafo 5 del artículo 175 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), se informa que se ajustó el texto en el párrafo 7 dejando expreso que el declarante podrá demostrar ante la autoridad aduanera el adelanto del medio de transporte, por los medios probatorios previstos en el Decreto Ley 920 de 2023, y en dicho evento no se considerará incumplida la obligación de declarar 48 horas antes de la llegada del medio de transporte al territorio aduanero nacional. Adicionalmente es preciso indicar que se incluyó la definición del término "declaración de ingreso" con el fin de dar claridad sobre su alcance. Mediante resolución expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN se establecerá la información concreta que se deberá diligenciar.</p> <p>Frente al párrafo 6 del artículo 175 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía), se ajustan los artículos referentes a la actualización de la información de la declaración anticipada y se precisan los términos para su realización.</p> <p>Frente al comentario respecto del artículo 20 se informa que con ocasión de los comentarios de la ciudadanía se modificó el numeral 2 del artículo 189 del Decreto 1165 de 2019 y en consecuencia, una declaración anticipada que fue presentada de forma extemporánea, sí será aceptada y tendrá efectos siempre y cuando pague la sanción prevista en el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023.</p> <p>Respecto al pago del 50% del valor en aduana de la mercancía (artículo 36 del proyecto), se informa que este solo opera en el caso en que no se pague la sanción correspondiente y se obtenga levante porque la declaración extemporánea o la inicial que se presenta en su remplazo sí produce efectos.</p>
--	--	--	--

		<p>posibles sanciones para el declarante.</p> <p><b>AL ARTICULO 16</b></p> <p><i>Si la mercancía debe salir de lugar de arribo con declaración de importación probablemente no necesita ingresar a un depósito, por lo que exigir además una planilla de envío, no resulta necesario ni lógico.</i></p> <p><i>De igual forma, si para la salida hacia una ZF requiere de una declaración de ingreso, resulta innecesario un documento adicional como la planilla de envío.</i></p> <p><b>AL ARTICULO 17º</b></p> <p><i>Si la mercancía debe salir de lugar de arribo con declaración de importación probablemente no necesita ingresar a un depósito, por lo que exigir además una planilla de envío, no resulta necesario ni lógico.</i></p> <p><i>De igual forma, si para la salida hacia una ZF requiere de una declaración de ingreso, resulta innecesario un documento adicional como la planilla de envío.</i></p> <p><b>AL ARTICULO 18</b></p> <p><b>COMENTARIO PARAGRAFO 3º</b></p> <p><i>Se debe precisar la razón por la cual en el párrafo 3º de se hace una precisión en el modo marítimo, cuando en el primer inciso de la norma ya se había indicado el término; a primera vista no se ve ninguna diferencia entre "antelación mínima" y "antelación no inferior", pero si la hay debería ser más explícita</i></p> <p><b>COMENTARIO PARAGRAFO 4º</b></p> <p><i>Las mercancías que van desde lugar de arribo a zona franca, además de la planilla de envío, pueden tener declaración de tránsito aduanero si están en jurisdicciones aduaneras diferentes, por lo que adicionar una "declaración de Ingreso" resulta demasiada tramitología y, por ende, mayores demoras en el proceso. Es decir, en muchos casos, se debe someter la mercancía a dos regímenes aduaneros antes de su ingreso a zona franca, lo cual sería muy engorroso.</i></p> <p><i>Por lo tanto, la declaración de ingreso debería ser únicamente obligatoria cuando se trate de traslados en la misma jurisdicción aduanera.</i></p> <p><i>De otro lado, el Decreto deja a la DIAN la reglamentación de la declaración de ingreso, pero el decreto debería especificar la naturaleza jurídica de dicho</i></p>		
--	--	--	--	--

		<p>documento y las consecuencias de los errores que se puedan presentar en materia de descripciones u otros, por lo que existe un alto riesgo de que los funcionarios la equiparen a una declaración de importación y se someta a aprehensiones injustificadas. La reglamentación es para establecer aspectos operativos y formatos, pero definir la naturaleza jurídica del documento es del Decreto.</p> <p>Debe tenerse en cuenta que en la actualidad con la INTEROPERABILIDAD la DIAN conoce en línea toda la mercancía que sale de lugar de arribo e ingresa a zona franca al amparo de un FMM, por lo que esto resulta un trámite adicional sin mucha justificación en el control y más bien afecta la facilitación.</p> <p>COMENTARIO PARAGRAFO 5º</p> <p>La sanción debería aplicarse únicamente en los casos en los que no haya justificación para la presentación de la declaración por fuera del plazo, pero en los casos en los que se pruebe que por circunstancias logísticas el medio de transporte se atrasó o se adelantó en su itinerario, no debería aplicar la sanción.</p> <p>No puede ser que las ineficiencias o eficiencias del transporte, terminen perjudicando a los declarantes e importadores; la fecha que el transportador incluya en el sistema informático de la DIAN por ser "estimada", no debería ser tomada en cuenta para la procedencia o no de la sanción.</p> <p>COMENTARIO PARAGRAFO 6º</p> <p>La actualización de la declaración anticipada se debe hacer una sola vez y en ella se deben incluir todos los datos que no se tienen al momento de presentarla, en el que los números de documentos de transporte es uno de tantos.</p> <p>Por lo tanto, no se puede esperar que los declarantes actualicen los datos de los documentos de transporte y después tengan que volver a actualizar la declaración con datos restantes, pues esto implica mayores ineficiencias y demoras en el trámite.</p> <p>AL ARTICULO 20</p> <p>Si la declaración anticipada no se va a aceptar cuando se presente por fuerza del término, no tiene sentido que continúe vigente el numeral 2º del artículo 189 del decreto 1165 de 2019, (artículo 29 del proyecto) que establece que no produce efecto una declaración anticipada que no se</p>		
--	--	--	--	--

			<p>presente en los términos previstos.</p> <p>De igual forma se debería eliminar el artículo 36 del proyecto, que establece una legalización con pago de rescate equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor en aduana de la mercancía cuando no presente declaración anticipada y, en su lugar, se presente una declaración inicial, o la presentación de la declaración anticipada se presente en forma extemporánea y en ambos casos, obtuvo levante sin pagar la sanción de que trata el numeral 2.3 del artículo 29 del Decreto 920 de 2023, pues si nunca se va a aceptar la declaración, no hay posibilidad que se obtenga levante.</p>		
299	2/12/2023	SABEREX SAS (info@saberex.com.co)	<p>Frente a los artículos 50, 51, 53 y 64 del proyecto de decreto publicado, que modifican los artículos 477, 478, 492 XX del Decreto 1165 de 2019 y se refiere a las Vigencias, se indica:</p> <p><b>"AL ARTICULO 50</b></p> <p><i>Las mercancías que van desde lugar de arribo a zona franca, además de la planilla de envío, pueden tener declaración de tránsito aduanero si están en jurisdicciones aduaneras diferentes, por lo que adicionar una "declaración de Ingreso" resulta demasiada tramitología y, por ende, mayores demoras en el proceso.</i></p> <p><i>Es decir, en muchos casos, se debe someter la mercancía a dos regímenes aduaneros antes de su ingreso a zona franca, lo cual sería muy engorroso.</i></p> <p><i>Por lo tanto, la declaración de ingreso debería ser únicamente obligatoria cuando se trate de traslados en la misma jurisdicción aduanera, porque cuando se trata de jurisdicciones aduaneras diferentes ya existe una declaración de tránsito.</i></p> <p><i>En otras palabras, para el ingreso de la mercancía desde el resto del mundo a zona franca desde una jurisdicción aduanera diferente, el usuario tendría que presentar hasta siete declaraciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Planilla de envío</li> <li>-Declaración de Tránsito Aduanero</li> <li>-Declaración de Ingreso</li> <li>-Formulario de Movimiento de mercancías – Ingreso</li> <li>-Formulario de Movimiento de mercancías – Egreso</li> <li>-Certificado de Integración</li> <li>-Declaración de importación o Declaración Especial de Importación y/o declaración de Exportación.</li> </ul> <p><i>Lo anterior atentaría contra el artículo 2º de la Ley 1004 de 2005, que establece como finalidad de las zonas francas, la "...simplificación los procedimientos del comercio de</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p><b>Respecto del comentario al artículo 50.</b></p> <p>En relación con el comentario al artículo 50 del proyecto, relativo al hecho de que <i>"Las mercancías que van desde lugar de arribo a zona franca, además de la planilla de envío, pueden tener declaración de tránsito aduanero si están en jurisdicciones aduaneras diferentes, por lo que adicionar una "declaración de Ingreso" resulta demasiada tramitología y, por ende, mayores demoras en el proceso."</i>, se responde que no habrá necesidad de presentar una declaración de tránsito para trasladar mercancía bajo control aduanero desde lugar de arribo y hasta zona franca, toda vez que los traslados de la mercancía bajo control aduanero a zonas francas dentro y fuera de la misma jurisdicción se harán al amparo de una declaración de ingreso, aunque cuando el traslado sea en la misma jurisdicción debe anexarse la planilla de envío. En concordancia con ello, se ajusta el artículo para precisar los documentos que amparan la mercancía en cada caso, para evitar confusiones.</p> <p><b>En relación con el comentario al artículo 51,</b> se reitera que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control aduanero. En ese sentido, es necesario que las exportaciones estén amparadas en un documento aduanero, controlado y parametrizado por la aduana. El Formulario de Movimiento de Mercancías no es un documento de la aduana, por lo tanto, se hace necesario exigir tanto la solicitud de autorización de embarque, como la declaración de exportación para todas las exportaciones, puesto que estos documentos se constituyen en soporte para demostrar los compromisos que demandará en futuro el plan de internacionalización de zona franca y porque presentan información más detallada que un Formulario de Movimiento de Mercancías.</p> <p>La solicitud de autorización de embarque se tramitará de manera electrónica y es un proceso ágil y sencillo.</p> <p><b>En relación con el comentario al artículo 53,</b> se responde que, dado que es necesario controlar lo que ingresa a zona a franca para luchar contra el contrabando, se requiere de un documento que identifique y detalle la mercancía. Este requisito lo satisface la declaración de ingreso para todos los ingresos a zona franca, tal como se desprende de los estudios realizados en campo y que son soporte del presente proyecto y que se relacionan en los considerandos y la memoria justificativa.</p> <p><b>Frente al artículo 64 del proyecto,</b> se realizó el ajuste correspondiente para precisar que aquellos artículos que no requieren de ajustes en el Sistema Informático Electrónico entrarán a regir 15 días después de la publicación del decreto en el diario oficial, mientras que aquellos que dependen de dichos ajustes lo harán una vez se surtan todas las actividades para garantizar una óptima implementación de los sistemas informáticos electrónicos de la entidad, lo cual estará certificado</p>

		<p>bienes y servicios, para facilitar su venta...”</p> <p><i>Esto les restaría competitividad a las zonas francas del país, pues mientras la importación solo requiere la presentación de una declaración de importación, el usuario de zona franca que no está haciendo una importación tiene que presentar hasta siete declaraciones.</i></p> <p><i>No existe en los considerandos del Decreto ninguna cifra de contrabando para mercancías con destino a las zonas francas que justifique controles tan excesivos.</i></p> <p><i>Las zonas francas son de los recintos aduaneros más controlados, por lo que la “declaración de ingreso” no le va a generar valor agregado al control.</i></p> <p><i>De otro lado, el Decreto deja a la DIAN la reglamentación de la declaración de ingreso, pero el decreto debería especificar la naturaleza jurídica de dicho documento y las consecuencias de los errores que se puedan presentar en materia de descripciones u otros, por lo que existe un alto riesgo de que los funcionarios la equiparen a una declaración de importación y se someta a aprehensiones injustificadas. La reglamentación es para establecer aspectos operativos y formatos, pero definir la naturaleza jurídica del documento es del Decreto.</i></p> <p>AL ARTICULO 51</p> <p>COMENTARIO</p> <p><i>Imponer a los usuarios de Zona Franca que presenten DEX, atentaría contra el artículo 2º de la Ley 1004 de 2005, que establece como finalidad de las zonas francas, la “...simplificación los procedimientos del comercio de bienes y servicios, para facilitar su venta...”</i></p> <p><i>Esto les restaría competitividad a las zonas francas del país, pues como vimos anteriormente las zonas francas son los recintos más controlados de la legislación aduanera y, ponerle una declaración adicional sin un sustento en cifras que demuestre que lo que hasta ahora se hace genera contrabando o alguna irregularidad, no tiene sentido práctico.</i></p> <p><i>En un país que exporta poco y requiere aumentar las exportaciones, se necesita facilitación y no más tramites.</i></p> <p>AL ARTICULO 53</p> <p><i>La declaración de ingreso para traslados de mercancías entre zonas francas implicaría que, inclusive para mercancías nacionales se tenga que presentar una declaración, si un sustento en cifras de</i></p>	<p>mediante resolución de carácter general expedida por dicha entidad.</p>
--	--	--	--

			<p>contrabando o de actividades irregulares en esta clase de movimientos.</p> <p>Se necesita generar más encadenamientos productivos entre usuarios de zona franca y un tipo de declaración de estas no es el mejor incentivo para ello; se debe propender por la facilitación, más cuando por la interoperabilidad la DIAN conoce en línea este tipo de operaciones.</p> <p>AL ARTICULO 64</p> <p>No deberían existir vigencias escalonadas, la experiencia pasada no fue buena para el comercio exterior del país.</p> <p>Cuando los cambios estén implementados en el sistema, debería hacerse las reformas.”</p>		
300	2/12/2023	Sandra Becerra (Sandra.becerra@repremundo.com.co)	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“En el proyecto de decreto al pretender establecer la obligatoriedad de las declaraciones anticipadas dando a entender que el único lugar para poder ejercer el control aduanero es en el lugar de arribo, consideramos el concepto esta errado ya que se está desconociendo los mismos lugares ya habilitados y que han venido siendo usados por las mismas necesidades del comercio exterior durante más de 30 años.</i></p> <p><i>En los lugares de arribo no hay la infraestructura adecuada para la realización de inspección previa al 100% de las mercancías que ingresan al país.”</i></p> <p><i>“Los importadores deben llevar las cargas a los depósitos por diferentes razones dentro de ellas vistos bueno de autoridad competente o licencia previa que está en trámite.</i></p> <p>2. Toma de seriales para no cometer errores que puedan generar sanciones.</p> <p>3. Etiquetados previos al desaduanamiento.</p> <p>4. Mercancías que llegan con averías y requieren de una verificación o toma de registros fotográficos para trazabilidad sobre cualquier novedad.</p> <p>5. Cargas que arriban sin previo aviso.</p> <p>6. Condiciones inadecuadas en lugar de arribo: humedad, seguridad, temperatura, exposición a terceros, falta de espacio</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, en el sentido de que, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones deben ser anticipadas.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía) las excepciones en las que no se debe presentar la declaración anticipada, y con base en los comentarios de los ciudadanos se adicionaron, , entre otras: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, y una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general. En ese orden, varios de los ítems señalados en el comentario se incluyeron y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Así las cosas, por un lado, el proyecto contempló situaciones en las que no es posible presentar la declaración anticipada; por el otro, el proyecto no creó obstáculos que no sean análogos a los ya existentes en el actual procedimiento.</p> <p>Frente a los comentarios relativos a <i>“En los lugares de arribo no hay la infraestructura adecuada para la realización de inspección previa al 100% de las mercancías que ingresan al país.”</i>, se responde que la entidad tiene previstos ajustes a sus procesos internos para responder a los cambios una vez entren en vigor. Además, se informa que la entidad se encuentra realizando verificaciones que permitan coordinar con los titulares y administradores de las zonas primarias lo necesario para garantizar la operación logística sin contratiempos al momento de entrada en vigor de estas disposiciones</p> <p>De otro lado, es necesario precisar que la nacionalización en lugar de arribo no es exigida en el proyecto. Lo que se pretende con el proyecto es que la mercancía solo pueda salir de lugar de arribo declarada y sometida a selectividad para hacer más efectivo el control de la aduana, pero no se pretende que la totalidad de la mercancía obtenga el levante en lugar de arribo. Ello es evidente en los artículos 16 y 24 del proyecto, con los que se modifican los artículos 169 y 183 del Decreto 1165 de 2019, respectivamente, pues conforme a estos, es posible</p>

			<p>7. <i>Cumplimiento restricciones legales las cuales son identificadas cuando se realiza la verificación</i></p> <p>8. <i>Separación de bultos</i></p> <p>9. <i>Necesidad de ejecución de inventarios para efectuar nacionalizaciones parciales lo que significa grandes espacios para la apertura y desempaques de las cargas para la ejecución de la referenciación y el conteo de las mismas.</i></p> <p>10. <i>La necesidad de flujo de caja de las empresas en sus procesos del comercio exterior que no les permiten invertir anticipadamente en el 100% de los tributos mientras van logrando negocios que les permiten nacionalizar parcialmente para repartir su flujo de caja.</i></p> <p>11. <i>Para realizar todas las actividades anteriores se contrata mano de obra colombiana y generamos empleo a nivel nacional, por lo cual, dejar de hacer estas actividades en Colombia causará un aumento en la cifra de desempleo y en la economía tanto de estas familias como en el contexto social.</i></p> <p><i>Internacionalmente también existen mecanismos como es el caso del régimen de depósito"</i></p>		<p>trasladar la mercancía a depósito cuando no se haya encontrado conformidad entre lo declarado y lo inspeccionado o entre lo declarado y lo indicado en los documentos de viaje. Además, el artículo 26 del proyecto, que adiciona el artículo 185-1 al Decreto 1165 de 2019 prevé la posibilidad de trasladar la mercancía a depósito para realizar el pago de los tributos aduaneros en dicho recinto.</p> <p>Finalmente, con la implementación de la declaración anticipada, se garantiza que se presente una sola declaración de importación y que la información allí consignada pueda ser actualizada antes de la etapa de selectividad, y sobre esta declaración se autoriza el pago y posteriormente el levante. Si se implementa el régimen de depósito, se tendrán que presentar dos declaraciones, i) declaración de régimen de depósito y ii) una declaración de importación al momento de la nacionalización, aumentando los tramites y con ello los tiempos y costos en la operación.</p> <p>No obstante, teniendo las inquietudes planteadas se realizaron ajustes en el articulado para mayor precisión en la aplicación normativa.</p>
301	2/12/2023	Angelica Peña - ANDI	<p>Frente al artículo 64 del proyecto de decreto publicado, relativo a vigencias, la ciudadana indicó:</p> <p><i>"1. De acuerdo con lo manifestado por la Dirección de Aduanas en relación con la importancia de realizar planes piloto y asegurar la operatividad de los ajustes propuestos en el borrador para las declaraciones de ingreso aplicables a zonas francas, solicitamos respetuosamente ampliar el plazo planteado por la entidad para la expedición, publicación y entrada en vigencia del Decreto.</i></p> <p><i>Para el sector de zonas francas, la figura de la declaración de ingreso requiere un trabajo conjunto entre la entidad y los usuarios de zonas francas que permita cumplir con los objetivos de mejora de la información suministrada al mismo tiempo que se busque la agilidad en los procedimientos y el flujo correcto de las operaciones de ingreso y salidas de mercancía hacia y desde zonas francas.</i></p> <p><i>2. De acuerdo con el Artículo 64 del proyecto los artículos 16 al 18 entran en vigencia dentro de los 15 días siguientes a la publicación del decreto. En estos artículos se hace referencia a las declaraciones de ingreso que requieren de ajustes en el</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Frente al comentario, se indica que para implementar el nuevo procedimiento se estableció que la vigencia de los artículos relacionados con la declaración de ingreso estará sujeta al funcionamiento de los ajustes en los Servicios Informáticos Electrónicos.</p> <p>Por lo tanto, el proyecto de decreto tiene previsto que los cambios que se pretenden solo se hagan efectivos cuando se tengan todos los sistemas operando eficazmente y en armonía con los sistemas de los usuarios y demás actores del procedimiento de importación, lo cual será certificado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante la expedición de una resolución de carácter general.</p> <p>Adicionalmente, la entrada en funcionamiento de los ajustes a los sistemas se hará de la mano con los usuarios, quienes participarán en las pruebas a los sistemas y a quienes se orientará sobre los cambios para que actualicen sus sistemas.</p> <p>Es decir, todos aquellos artículos que dependen de ajustes de los Sistemas Informáticos Electrónicos de la entidad entraran en vigor de forma conjunta una vez se pruebe el funcionamiento de los ajustes, y aquellos que no, entraran en vigor de forma conjunta 15 días después de publicada la norma.</p> <p>En este sentido no procede la solicitud de ampliar el plazo para la entrada en vigor del proyecto de decreto; no obstante, se ajustó la redacción del artículo de vigencias para dar claridad sobre el momento de entrada en vigor del proyecto.</p>

			<p>sistema informático y la revisión de los procedimientos relativos a zonas francas.</p> <p>Por lo anterior, respetuosamente solicitamos que estos artículos no entren en vigencia dentro del plazo previstos sino que se considere un periodo más amplio de transición"</p>		
302	2/12/2023	Angelica Peña - ANDI	<p>Frente al artículo 8 del proyecto de decreto publicado, que modifica el artículo 65 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana manifiesta:</p> <p>"1. En el parágrafo 2 se abre la posibilidad de expedir Certificado al Proveedor, siempre y cuando los bienes sean 100% nacionales. Celebramos la iniciativa de la entidad de contemplar la expedición del certificado para ventas de usuarios de zonas francas a comercializadoras internacionales. Con el objetivo de que la norma tenga en cuenta los encadenamientos a nivel regional y global, sugerimos incluir un criterio técnico que permita que se tengan como 100% nacionales bienes que hayan utilizado materias primas o insumos que hayan sido nacionalizados.</p> <p>2. En el Parágrafo 3, solicitamos a la entidad tener en cuenta que desde el punto de vista logístico ingresar al territorio nacional mercancía que vaya a ser objeto de exportación representa costos adicionales que desconocen la vocación de internacionalización de las zonas francas. Teniendo en cuenta que el proyecto contempla la Solicitud de Autorización de Embarque para exportación desde zonas francas, la entidad podrá tener control de la operación y por lo tanto se cumple con los objetivos de control y trazabilidad. Solicitamos eliminar este condicionamiento".</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>Respecto al comentario en relación con el parágrafo 2 del artículo 8 del proyecto, se realiza el ajuste en el sentido indicado, para incluir no solo al 100% de mercancías nacionales sino también nacionalizadas, en aplicación del principio de igualdad.</p> <p>Respecto de la propuesta de modificación del parágrafo 3 del mencionado artículo, se informa que, dado que la mercancía se introdujo con una declaración de exportación temporal para perfeccionamiento, la mercancía debe volver al territorio aduanero nacional mediante una reimportación en el mismo estado, para su posterior exportación de acuerdo con la normatividad vigente prevista en el Decreto 2147 de 2016 y la Ley 1004 de 2005, teniendo en cuenta las actividades que pueden realizar los usuarios de zona franca y los terceros.</p> <p>En ese orden, si la mercancía la produjo un usuario industrial, él debe realizar la exportación directamente desde zona franca con los beneficios correspondientes, y con el proyecto deberá presentar además del Formulario de Movimiento de Mercancías, la Solicitud de Autorización de Embarque, con la cual podrá demostrar los compromisos de la exportación para el cumplimiento del plan de internacionalización cuando a ello hubiere lugar</p>
303	2/12/2023	Angelica Peña - ANDI	<p>Frente al artículo 17 del proyecto de decreto publicado, que modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana manifiesta:</p> <p>"1. Durante las jornadas de socialización del proyecto, se planteó que la labor de verificación de la declaración de ingreso frente a la mercancía en zona franca se haría en las instalaciones de los usuarios industriales.</p> <p>Esto obedece a que el usuario operador, al ingreso de la mercancía a la zona franca, gestiona pesos y volúmenes pero la realidad es que la mercancía se desconsolida y está en custodia del usuario industrial o</p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario</b>	<p>Frente al comentario relacionado con el artículo 17 del proyecto mediante el cual se modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, se responde que teniendo en cuenta la solicitud se procede a modificar el artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 para indicar las responsabilidades de cada uno de los actores en las diligencias en lugar de arribo, así como el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019 para indicar las responsabilidades de los usuarios de zona franca o titulares de los depósitos.</p> <p>Respecto de los tramites en lugar de arribo para la carga que va con destino a zona franca, se precisó en el artículo que será el usuario de zona franca según corresponda, quien será responsable de la recepción, diligenciamiento y trámite de la declaración de ingreso. Por cuanto puede ser el usuario operador, o el usuario industrial o el comercial según a quien venga consignada la mercancía.</p> <p>Ahora bien, respecto al informe de descargue e inconsistencias (artículo 151 del Decreto 1165), se precisa que este se predica del proceso de carga, independientemente de que su destino sea una zona franca. Este procedimiento no se debe confundir con el de recepción de la carga que se realiza una vez ingresa</p>

			<p>del usuario comercial, según corresponda.</p> <p><i>Solicitamos incluir expresamente este procedimiento y modificar el Artículo 17 del proyecto que pone en cabeza del usuario operador este procedimiento. Este es un elemento fundamental de la operación y que tiene efectos directos en las obligaciones del declarante no podría dejarse para la resolución reglamentaria.</i></p> <p>2. En el artículo 17 (última parte del inciso segundo que correspondería al artículo 170) se contempla la recepción de la carga en puerto por parte del usuario operador de la zona franca.</p> <p><i>Solicitamos respetuosamente eliminar este mecanismo de recepción. La justificación consiste en que el usuario operador no es el responsable de la carga sino aquel que vaya a ser el declarante de la declaración de ingreso.</i></p> <p>3. El Artículo 17 hace referencia al reporte de inconsistencias. De acuerdo con lo expresado en nuestro comentario anterior, en relación con las funciones del usuario operador y del usuario industrial o comercial que es el responsable de la mercancía, debería ser en el momento en el que estos últimos desconsolidan la carga en sus áreas habilitadas que transmitan las inconsistencias a la autoridad aduanera”.</p>		<p>a las instalaciones de la zona franca que se encuentra en el artículo 170 del Decreto 1165.</p> <p>Además, para mayor claridad y precisión en los procesos se ajusta la redacción de estos artículos.</p>
304	2/12/2023	Angelica Peña-ANDI	<p>Frente al comentario del artículo 17 del proyecto de decreto publicado, que modifica el artículo 170 del Decreto 1165 de 2019, la ciudadana indica:</p> <p><i>“Durante la socialización del borrador del decreto se discutió entre la Dirección de Aduanas de la DIAN y el sector la posibilidad de que se permita que la desconsolidación de la carga se haga en las zonas francas, cuando no sea posible realizarla en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>Solicitamos respetuosamente incluir esta opción de manera expresa en el decreto.”</i></p>	<b>Se acepta el comentario.</b>	<p>En relación con el comentario, se responde que se ajustó el texto del artículo 22 del proyecto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 181 del Decreto 1165 de 2019, para precisar que en casos de que se presente una contingencia operativa que impida llevar a cabo la selectividad y las inspecciones en lugar de arribo, la carga podrá trasladarse a un depósito o zona franca, en las condiciones de tiempo, modo y lugar que establezca la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN mediante resolución de carácter general, para llevar a cabo dichos actos o diligencias en dichos lugares. No obstante, se precisa que se mantiene la regla contenida en el último inciso del parágrafo 1 del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 16 del proyecto publicado para comentarios de la ciudadanía, según la cual por razones de control la mercancía solo puede salir del lugar de arribo amparada con una declaración de importación o con una declaración de ingreso. Por lo tanto, no es posible su desconsolidación en zona franca, por cuanto ello volvería inoqua la medida.</p>
305	2/12/2023	Miguel Ángel Espinosa Alfonso - FITAC	<p>Frente al artículo 18 del proyecto de decreto publicado, mediante el cual se modifica el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, el ciudadano indica:</p> <p><i>“(…) nuestra agremiación no está de acuerdo con el proyecto de decreto y con la obligación de presentar declaraciones anticipadas obligatorias respecto de la totalidad de las mercancías que ingresen al territorio</i></p>	<b>Se acepta parcialmente el comentario.</b>	<p>En relación con los comentarios, se responde que uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma (cfr parágrafos 1 y 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, modificado por el artículo 18 del proyecto publicado), todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Es preciso señalar que, con base en los comentarios se adicionaron, entre otras excepciones: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o</p>

	<p><i>aduanero nacional, dado que en la legislación actual ya existen mecanismos que pueden suplir las necesidades de control de la administración aduanera tanto en los lugares de arribo como en los depósitos aduaneros y las zonas francas sin menoscabar la facilitación y sin generarle a los usuarios de comercio sanciones y aprehensiones de mercancías en detrimento patrimonial de los importadores y consumidores finales.</i></p> <p><i>En el proyecto de decreto al pretender establecer la obligatoriedad de las declaraciones anticipadas dando a entender que el único lugar para poder ejercer el control aduanero es en el lugar de arribo, consideramos el concepto esta errado ya que se está desconociendo los mismos lugares ya habilitados y que han venido siendo usados por las mismas necesidades del comercio exterior durante más de 30 años.</i></p> <p><i>Algunos de los motivos por los cuales se vienen usando los depósitos habilitados para efectuar la verificación previa de las mercancías son:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Requisito de algún visto bueno de autoridad competente o licencia previa que está en trámite.</i></li> <li><i>2. Toma de seriales para no cometer errores que puedan generar sanciones.</i></li> <li><i>3. Etiquetados previos al desaduanamiento.</i></li> <li><i>4. Mercancías que llegan con averías y requieren de una verificación o toma de registros fotográficos para trazabilidad sobre cualquier novedad.</i></li> <li><i>5. Cargas que arriban sin previo aviso.</i></li> <li><i>6. Condiciones inadecuadas en lugar de arribo: humedad, seguridad, temperatura, exposición a terceros, falta de espacio</i></li> <li><i>7. Cumplimiento restricciones legales las cuales son identificadas cuando se realiza la verificación</i></li> <li><i>8. Separación de bultos</i></li> <li><i>9. Necesidad de ejecución de inventarios para efectuar nacionalizaciones parciales lo</i></li> </ol>	<p>aeronavegabilidad y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p> <p>Aunado a lo anterior, con el ánimo de ejercer un control aduanero más eficiente, se pretende que la aduana conozca la mercancía que va a llegar al Territorio Aduanero Nacional y que la mercancía bajo control aduanero que salga de lugar de arribo, solo pueda hacerlo estando declarada y habiendo pasado por selectividad, para que la aduana pueda ejercer un control más efectivo sobre ella.</p> <p>El procedimiento aduanero que se plantea no presenta una mayor complejidad que el que actualmente existe y las dificultades que se presentan para obtener vistos buenos han sido tomadas en cuenta para plantear el procedimiento que se presenta en el decreto: se tiene previsto que las mercancías sean declaradas de forma anticipada, y que luego de llevado a cabo las etapas del procedimiento de carga, y en concreto, la presentación del informe de descargue e inconsistencias (o la inspección previa, si así lo quiere el declarante), el declarante pueda actualizar su declaración anticipada para presentar en dicho documento la información de la mercancía que efectivamente haya ingresado al territorio aduanero nacional.</p> <p>La actualización daría paso a la selectividad, la cual podría tener como resultado la autorización de levante para aquellas mercancías que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que no implique el pago de tributos aduaneros, la autorización de pago para todas aquellas que hayan sido declaradas en una modalidad de importación que sí implique el pago de tributos aduaneros o la inspección, que puede hacerse para la mercancía que haya sido declarada en cualquier modalidad de importación. Si se otorga levante, la mercancía puede ser retirada; si se otorga autorización de pago, el declarante puede hacer el pago en los términos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 y obtener el levante en lugar de arribo, o en caso contrario, puede optar por enviar la mercancía a un depósito; si resultó inspección, esta deberá realizarse en lugar de arribo y durante su ejecución se suspenden términos. Como resultado de ella, el inspector puede encontrar conformidad en la inspección o no. Si encuentra conformidad, procede la autorización de levante o de pago.</p> <p>El levante permitiría retirar la mercancía del lugar de arribo, la autorización de pago también lo permitiría si se hace el pago y se obtiene el levante.</p> <p>Respecto de las observaciones sobre seriales, se ajustaron las definiciones de "mercancía diferente" y de: "descripción errada e incompleta del serial" y con ello quedan claros los eventos y consecuencias de los errores que se presenten en éste.</p> <p>Frente a la preocupación por las aprehensiones, se responde que ante la posibilidad de que la mercancía quede sin amparo por considerarse que una declaración anticipada fue presentada de forma extemporánea, se tiene ajustó el texto del artículo 29 del proyecto publicado para comentarios, mediante el cual se modifica el artículo el artículo 189 del Decreto 1165 de 2019, pues la declaración presentada de forma extemporánea sí será aceptada, pero el incumplimiento de la obligación de declarar oportunamente sí será sancionado. Así, la declaración extemporánea sí tendrá efectos, siempre que se pague la sanción a que haya a lugar, y el importador cuenta con un tiempo prudencial, esto es, el término en el lugar de arribo, para enmendar su error, so pena de que la mercancía quede en situación de abandono.</p> <p>Se aclara que las medidas adoptadas responden a los (i) estudios de medición de tiempos realizados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN con la metodología OMA, los cuales dan cuenta sobre el beneficio de las declaraciones anticipadas en la disminución de tiempos de desaduanamiento; (ii) el estudio diagnóstico para algunas empresas seleccionadas realizado por el Departamento Nacional de Planeación, el cual demuestra los beneficios monetarios que trae el uso de la declaración anticipada voluntaria en operaciones de comercio exterior; (iii) los estudios</p>
--	--	--

		<p><i>que significa grandes espacios para la apertura y desempaques de las cargas para la ejecución de la referenciación y el conteo de las mismas.</i></p> <p><i>10. La necesidad de flujo de caja de las empresas en sus procesos del comercio exterior que no les permiten invertir anticipadamente en el 100% de los tributos mientras van logrando negocios que les permiten nacionalizar parcialmente para repartir su flujo de caja.</i></p> <p><i>11. Para realizar todas las actividades anteriores se contrata mano de obra colombiana y generamos empleo a nivel nacional, por lo cual, dejar de hacer estas actividades en Colombia causará un aumento en la cifra de desempleo y en la economía tanto de estas familias como en el contexto social.</i></p> <p><i>Internacionalmente también existen mecanismos como es el caso del régimen de depósito el cual se encuentra previsto en la Comunidad Andina y que Colombia no ha incorporado a su legislación, el cual permite los controles que en la actualidad la autoridad y el comercio exterior necesitan. Así las cosas, sugerimos que toda mercancía que ingrese al territorio nacional pueda someterse a los siguientes tratamientos aduaneros de manera voluntaria:</i></p> <p><i>1. Declaración anticipada cuando el importador decida desaduanar en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>2. Declaración del régimen de depósito, incluyendo el régimen de depósito de una manera más estructurada al servicio de la logística como se encuentra previsto en la comunidad Andina y como fue mencionado por ustedes mismos en los proyectos de decreto del 390 en su momento.</i></p> <p><i>3. Declaración de ingreso a zona franca</i></p> <p><i>Si la preocupación de la autoridad aduanera es el control de las mercancías por considerar que en el traslado de las mercancías se pueden dar pérdidas de las mismas desde los puertos y aeropuertos a los depósitos aduaneros y las zonas francas, deben entonces hacer énfasis en los mecanismos de control como son los precintos electrónicos que ya están operando también desde hace varios años en la carga en tránsito desde los puertos y la podrían establecer como</i></p>	<p>adelantados por la administración de aduanas del Perú (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT) que dan cuenta de los beneficios de la declaración anticipada en ese país, los cuales se relacionan en los considerandos y se anexan como documentos soporte del proyecto de decreto.</p> <p>En relación con la falta de armonía entre las disposiciones correspondientes al procedimiento para la de la declaración anticipada, se verificó el articulado y se hicieron los ajustes en donde era necesario para asegurar que el procedimiento pueda llevarse a cabo. Respecto a la falta de armonía que resulta de la modificación al artículo 52 relativo a la inspección previa que fue publicada, se informa que se hicieron los ajustes al texto para asegurar que dicha diligencia pueda practicarse con el nuevo procedimiento.</p> <p>Respecto de la preparación para la implementación, se informa que la DIAN realizará todas las actividades con las diferentes Direcciones seccionales, y con los titulares de las Zonas primarias y los concesionarios para garantizar la óptima entrada en producción.</p>
--	--	--	---

		<p><i>obligatoria también para la carga desde los aeropuertos a los diferentes destinos como son los depósitos habilitados y las zonas francas.</i></p> <p><i>Consideramos en el gremio que adicionar una declaración anticipada y / o una declaración de ingreso obligatoria al proceso aduanero es aumentar los tiempos de trámite del comercio exterior y encarecer la función aduanera ya que se requerirá de expertos en clasificación que puedan efectuar esta función previo a la llegada del 100% de las mercancías al país y requerirá del doble de funcionarios DIAN para poder verificar las declaraciones emitidas previo a la salida de las mercancías de puertos y aeropuertos.</i></p> <p><i>Ahora bien, por otra parte, resulta perentorio solucionar de manera definitiva las consecuencias de errores y omisiones en los números de serie, teniendo la certeza que, tal como sucede en la realidad, un error u omisión en el número de serie no cambia la naturaleza de la mercancía, y si se convierte en una de las principales fuentes de ingreso para la administración vía legalización o para los funcionarios particularmente considerados.</i></p> <p><i>Llamamos la atención sobre cinco aspectos principales de impactos que consideramos puede generar la eventual expedición de este decreto:</i></p> <p><i>1. Las consideraciones del proyecto carecen de cifras determinantes que respalden la obligatoriedad de la declaración de importación anticipada para todo tipo de mercancías.</i></p> <p><i>Se evidencia con preocupación que es intención de la Autoridad Aduanera pretender que toda declaración de importación se presente y acepte en forma anticipada con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas a la llegada de la mercancía al TAN, lo cual impactará notablemente las operaciones de comercio exterior en la importación, pues los desaduanamientos deberán efectuarse en el lugar de arribo.</i></p> <p><i>Sin embargo, en los considerandos del proyecto, se refieren a que se hizo un programa de promoción e incentivo al uso de la declaración anticipada voluntaria, no obstante, no se relacionan cuáles fueron los resultados ni cual ha sido el aumento porcentual en el</i></p>		
--	--	--	--	--

		<p>uso de este instrumento. De igual manera, se habla de facilitación y simplificación de los procesos aduaneros; pero no vemos donde se manifiesta esto en una declaración anticipada obligatoria; antes, por el contrario, se evidencia el aumento de las sanciones y multas con esta presunta "solución" de la administración.</p> <p>Públicamente la administración aduanera ha manifestado que la propuesta de presentar declaraciones anticipadas respecto del 100% de las mercancías que ingresen al territorio nacional, se encuentra debidamente justificada en estudios técnicos realizados por la administración que demuestran que la infraestructura de los lugares de arribo están preparadas y son suficientes para permitir que los importadores puedan realizar las actividades requeridas tendientes a surtir los trámites aduaneros sin ningún traumatismo y en cumplimiento de la totalidad de disposiciones legales.</p> <p>Adicionalmente, también se ha manifestado que los estudios demuestran que no hay un encarecimiento de la operación logística toda vez que hay una compensación entre los términos de almacenamiento y los costos de permanencia en lugar de arribo.</p> <p>Aplaudimos la seriedad con la que la DIAN manifiesta la existencia de dichos estudios, sin embargo, es absolutamente necesario que los mismos se den a conocer a los usuarios del comercio exterior, en aras de la transparencia y revisión de las variables que se tomaron en cuenta.</p> <p>Por otra parte, si bien es cierto existen criterios de selectividad que pudieran permitir la conclusión de que el impacto en la infraestructura es mínimo y que no se requieren adecuaciones adicionales, también es cierto que en cuanto a una lectura sistemática de las disposiciones del proyecto permiten concluir que hay descripciones mínimas cuyos errores generan aprehensión de mercancías, que hay sanciones lo cual originará que los importadores deban desconsolidar en el lugar de arribo para evitar las consecuencias legales, dicho sea de paso únicas en Colombia, lo cual, en la práctica originará</p>		
--	--	--	--	--

		<p>que se desconsolide el 100% de la carga.</p> <p>Adicionalmente, se pregunta si las otras entidades del estado de control fronterizo estarán también preparadas para que en un solo movimiento de la carga se pueda adelantar toda la operación de comercio exterior, en horarios 7X24 y de esta manera minimizar el impacto económico que los movimientos de carga generan en lugares de arribo.</p> <p>Dado lo anterior, surgen interrogantes como: ¿Está preparada la infraestructura de los puertos, aeropuertos y cruces de frontera, así como los usuarios aduaneros y actores intervinientes para una operación 100% en lugar de arribo? Los depósitos públicos afiliados a FITAC cuentan con áreas habilitadas que superan los 360.000 mts<sup>2</sup>, y cuya ocupación actual equivale a más del 80% de dichas áreas. En la práctica, estas áreas sirven a la DIAN como espacios de apoyo logístico para la gestión operativa de la entidad, y contribuyen a contrarrestar la comprobada imposibilidad de ampliar las áreas en los lugares de arribo aéreos y marítimos especialmente.</p> <p>En tal sentido, consideramos que no están dadas las garantías para que el 100% de las operaciones se atienden desde el lugar de arribo. Además de lo anterior, no se tiene en cuenta los modos de transporte, ni los trayectos cortos.</p> <p>En cuanto a la ausencia en el proyecto de unas disposiciones que reconozcan la existencia de trayectos cortos menores a 48 horas, indiscutiblemente la administración aduanera está avocando a los importadores a retener cargas en los lugares de despacho con los sobrecostos que esto genera, con el único fin de evitar sanciones por incumplimiento de términos.</p> <p>2. La declaración de importación anticipada no tiene en cuenta la logística de las aduanas en Colombia</p> <p>Si bien es cierto que los despachos anticipados existen a nivel mundial es importante precisar varios aspectos que consideramos que están siendo obviados por la administración de aduanas al tratar de implementar solo una parte de la logística</p>		
--	--	---	--	--

		<p>requerida para a implementación de despachos anticipados:</p> <p>a) Los despachos anticipados son un mecanismo de facilitación que parte del hecho de existir información anticipada en cualquier momento, incluso 2 horas antes del arribo de la mercancía. Desafortunadamente en Colombia se concluye que los despachos anticipados son mecanismo de control.</p> <p>b) Los despachos anticipados son voluntarios, no obligatorios como la aduana pretende hacerlos, pero además exigen unas condiciones de analítica de datos que a la fecha no vemos que exista en Colombia.</p> <p>c) La no presentación de la declaración anticipada, o no tiene consecuencias económicas, o sus consecuencias son meramente amonestaciones, o, utilización de canal rojo. En ninguna circunstancia son multas como las que se pretenden en Colombia, o aprehensión de mercancías.</p> <p>d) A nivel mundial y gracias a la información anticipada, los despachos generan controles tecnológicos y no de personal en los lugares de arribo. Es así como en los grandes puertos a nivel mundial, administrados por las mejores aduanas del mundo, no se ven personas en el puerto, sino una gran inversión del Estado en materia tecnológica. Colombia va en contravía de esta tendencia, eliminando la tecnología y remplazándola por personas lo que atenta contra la seguridad de las cargas y de los lugares de arribo.</p> <p>e) Las condiciones sociales que rodean los lugares de arribo en Colombia que son el resultado de una negligencia del Estado para impedir invasiones comerciales o de vivienda, seguridad, etc., y en muchos de ellos sus condiciones climáticas hacen que desconsolidar la carga aumente la percepción de peligrosidad del comercio exterior en el país.</p> <p>3. En los lugares de arribo no existe infraestructura para la realización de la inspección previa para todas las importaciones y además no permite generar los servicios de atención a la carga requerida por la excesiva regulación colombiana.</p> <p>En efecto, en los términos en lo que se encuentra redactado el proyecto de decreto, aun cuando la administración verbalmente</p>		
--	--	---	--	--

		<p><i>indique que la declaración anticipada puede ser objeto de una actualización, lo que resulta de la lectura del mencionado proyecto es que, en tratándose de descripción de mercancía y se encuentre mercancía de naturaleza diferente o sobrantes procederá la definición de situación jurídica.</i></p> <p><i>En este orden de ideas, se está obligando a los importadores a contratar en el exterior proveedores que se encarguen de inventariar las mercancías respecto cantidades, seriales y descripciones, haciendo inocua e innecesaria la diligencia de inspección previa.</i></p> <p><i>Además de lo anterior, en el lugar de arribo no existen los espacios para que las mercancías pueden ser dispuestas para la realización de inspección.</i></p> <p><i>Ahora bien, en cuanto a servicios a la carga, a diferencia de otra legislación, Colombia es prolifera en generar condiciones y requisitos a la importación tales como etiquetado, marcado, vistos buenos, reglamentos técnicos etc.</i></p> <p><i>Tal como está planteado el proyecto de decreto, la mercancía tendrá que venir desde el exterior etiquetada y marcada dado que, por costos, tiempos, restricciones de ingreso a puertos y aeropuertos no resulta viable efectuar estas diligencias en los lugares de arribo.</i></p> <p><i>3. Existen disposiciones contradictorias dentro del mismo proyecto de decreto</i></p> <p><i>El proyecto no armoniza todas las disposiciones correspondientes al procedimiento de la pretendida declaración de importación anticipada obligatoria, ya que por ejemplo se ajusta el artículo 52 de la inspección previa sin tener en cuenta la definición de la diligencia de inspección que establece el artículo 1.</i></p> <p><i>4. Efectos en la economía del país y aumento de precios.</i></p> <p><i>Dado que la presentación de la declaración de importación anticipada contempla que para el momento de la inspección en el lugar de arribo se debe contar con todos los trámites aduaneros para contar con levante, esta medida está restringiendo la opción de enviar a Zona Franca y</i></p>		
--	--	--	--	--

			<p>genera enviar el tema a terceros y pagos en origen.</p> <p>Finalmente, es importante resaltar que para implementar todos los cambios es necesario que primero el estado realice una inversión en infraestructura, como por ejemplo disponer de los espacios óptimos en el puente de San Miguel, en Cúcuta disponer de servicios ágiles para el pago y en Paraguachón espacios para realizar inspección, ya que implementar la norma sin contar con las condiciones físicas causara un aumento en el costo de las operaciones de comercio exterior y a su vez un impacto en el consumidor final.</p> <p>Reiteramos que los procesos de perfección no ocurren de la noche a la mañana y menos con un cambio normativo sin considerar un régimen de transición con incorpore la practica internacional en cuanto a las condiciones logísticas para ordenar la obligatoriedad de las declaraciones anticipadas."</p>		
306	4/12/2023	Adriana Cadena <a href="mailto:comex1@central.aerospace.com">comex1@central.aerospace.com</a>	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, el ciudadano indica:</p> <p>"No alcanzamos a realizar nuestras observaciones para el proyecto en mención en la página, por este motivo nos vemos en la necesidad de enviarla vía correo electrónico esperando sean atendidas.</p> <p>Se está diciendo que a partir que entre en vigencia la norma, se debe presentar todas las importaciones como anticipadas para facilitar el comercio: no entendemos como facilita el comercio que debemos presentar todo con 48 horas de antelación a la llegada de la carga si precisamente las anticipadas siempre han sido un dolor de cabeza de los importadores ya que la mayoría de proveedores no envían la información completa porque para ellos en la exportación no les piden todo eso.</p> <p>En el caso de nuestra compañía traemos material para reparar aviones de uso militar y privado los cuales tenerlos en tierra es muy costoso y los tiempos son limitados, el presentar DIM anticipada aumenta los tiempos de respuesta desde la compra hasta la entrega al cliente final, teniendo en cuenta que para mejorar el margen de costo logístico se debe consolidar varias ordenes en Miami y ahí proceder con el despacho, lo que traemos en la actualidad en 2 días se nos va a convertir en una semana.</p> <p>Pedimos respetuosamente se revise el tiempo mínimo de la</p>	<b>No se acepta el comentario.</b>	<p>Uno de los objetivos del proyecto es hacer efectivo el control de las mercancías que ingresan al Territorio Aduanero Nacional. En ese sentido, es necesario que, salvo las excepciones previstas en la norma, todas las mercancías sean declaradas antes de su llegada al país en aras de llevar su control desde el lugar de arribo, evitando de esa manera el contrabando. Por consiguiente, ya la norma no diferencia entre las declaraciones anticipadas obligatorias y declaraciones anticipadas voluntarias, y por tanto, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, todas las declaraciones por regla general deben ser anticipadas. En cuanto al término de antelación exigido para la presentación de la declaración anticipada, con el proyecto de decreto éste se reduce pasando de 5 días calendario a 48 horas, siendo esto más beneficioso para el declarante. Es decir, el término de 48 horas de antelación solo constituye un plazo mínimo para declarar la mercancía, pero no el único momento en que se pueden declarar las mercancías. En este sentido, el importador puede declarar desde que lo estime conveniente y hasta antes del término que marquen 48 horas antes de la llegada de la mercancía al territorio aduanero nacional. Por ejemplo, una mercancía que va a hacer un trayecto de 7 días hasta Colombia puede declararse en cualquier momento dentro de los primeros 5 días de trayecto, pero siempre con anterioridad a las 48 horas.</p> <p>Debido a que los Operadores Económicos Autorizados también se encuentran en condiciones de presentar la declaración anticipada, se elimina el beneficio concedido al respecto, máxime se requiere hacer control también a ellos.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta que en efecto, es imposible que todas las mercancías puedan ser declaradas de forma anticipada por las particularidades de la operación, se establecieron excepciones en el parágrafo 2 del artículo 175 del Decreto 1165 de 2019 (artículo 18 del proyecto); las cuales fueron complementadas con base en los comentarios de los ciudadanos, agregando entre otras las excepciones a: tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes, piezas de recambio para la navegabilidad o aeronavegabilidad, una excepción residual para los eventos en que la logística o circunstancias así lo requieran, los cuales serán establecidos y reglamentados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN mediante resolución de carácter general y se garantiza que cuando se requiera se podrán incluir vía resolución otras excepciones.</p>

			<p>presentación anticipada ya que no está teniendo en cuenta los trayectos cortos, 48 horas sigue siendo demasiado tiempo eso no beneficia en nada el comercio exterior.</p> <p>En el caso de los OEA, pienso que se debe mantener el beneficio de exclusión de anticipadas porque cada vez los beneficios son pocos y la inversión interna que se hace para tener esta calificación es bastante alta lo cual desincentiva a los demás importadores a presentarse en este programa y hacer de la cadena de abastecimiento un proceso seguro para todos.</p> <p>Esperamos sea revisado este tema ya que lo que esperamos de los entes de control es una real facilitación del comercio exterior y con lo que nos encontramos es cada vez más complicado importar y exportar en Colombia.”</p>		<p>En ese orden la sugerencia es que se readecue la logística actual para cumplir con los tiempos y se minimicen los costos y tiempos en la operación. La Dirección de Gestión de Aduanas se encuentra realizando reuniones con los titulares de las zonas primarias y los concesionarios, para verificar e identificar las acciones necesarias para minimizar el impacto de las modificaciones al momento de la entrada en vigor de las mismas.</p>
307	4/12/2023	<p>Karol Andrea García Buitrago  <a href="mailto:kgarcia@andi.co">kgarcia@andi.co</a>  <a href="http://m.co">m.co</a></p>	<p>Frente al proyecto de decreto publicado, la ciudadana indica:</p> <p>“La Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, se ha propuesto trabajar para promover la competitividad y la sostenibilidad de la industria automotriz colombiana, mediante la formulación y la defensa de políticas de comercialización que tengan en cuenta las metas de innovación, ascenso tecnológico, seguridad vial, internacionalización y el fortalecimiento de los encadenamientos productivos en el país.</p> <p>En desarrollo de este objetivo, uno de los temas claves para aumentar la competitividad del sector, es sin duda alguna mejorar los tiempos asociados al comercio exterior, para llevar a cabo el proceso de ensamble de vehículos y optimizar de esta manera los tiempos de producción, para que la industria tenga una oportunidad en el contexto del mercado nacional e internacional de vehículos en la región.</p> <p>En este sentido, considerando la modificatoria presentada por la DIAN al Decreto 1165 de 2019 en la cual se propone entre otros, la obligatoriedad de generar declaraciones anticipadas a todos los productos que ingresen al país, desde la Cámara de la Industria Automotriz, queremos solicitar a su equipo considerar una excepción para la realización de este proceso a la importación de piezas y partes que ingresan al país en el marco de regímenes especiales como el programa de fomento a la industria-PROFIA y el régimen de Transformación y ensamble</p>	<p><b>Se acepta parcialmente el comentario.</b></p>	<p>Respecto de la solicitud de incluir como excepción a las importaciones en el marco de PROFIA y del sector automotriz, se informa que, dado que la DIAN ha venido trabajando con el sector para promover el uso de la declaración anticipada, y se tiene esta dinámica de manera reciente con resultados favorables no se considera viable esta solicitud, por cuanto el argumento aplicaría también a otro tipo de mercancías de similares características. La propuesta actual permite que se pueda adelantar la inspección previa, e incluso se puedan actualizar la información correspondiente.</p> <p>Respecto de la definición de mercancía diferente se informa que de acuerdo con las inquietudes planteadas se modificó la definición eliminando el cambio de subpartida.</p> <p>Con relación a la temática de riesgos se informa que la propuesta normativa no establece ninguna restricción para el traslado de las mercancías a depósito, solamente que ahora la inspección previa deberá realizarse el lugar de arribo para efecto de actualizar la información de la declaración. Sin embargo, esta solicitud respecto de un tratamiento especial para los importadores que hacen parte del programa PROFIA, se evaluará internamente parpara las reglas de los sistemas de gestión de riesgos de la DIAN, pero depende de todas las varias internas que lo componen.</p> <p>Respecto de la declaración de ingreso, se informa que se incluyó la definición de Declaración de ingreso, y los detalles de su diligenciamiento se establecerán vía resolución reglamentaria.</p> <p>Frente al punto de los sistemas informáticos electrónicos, para garantizar un repositorio, en el momento en que se ponga en marcha la implementación, se está trabajando con el área de tecnología para garantizar todos los documentos y procesos se puedan realizar óptimamente.</p> <p>Respecto a la preocupación concreta por la necesidad de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, se responde que este ajuste tecnológico se tiene previsto, y su funcionamiento está vinculado al funcionamiento de los servicios informáticos electrónicos. Es por eso que se ajustó artículo de Vigencias para precisar que la disposición que permite la presentación de los documentos digitalizados está supeditada al funcionamiento de los servicios informáticos electrónicos.</p>

		<p><b>para el proceso de ensamblaje de vehículos en el país dentro del proyecto de decreto.</b></p> <p>La anterior solicitud de sistema en los siguientes puntos:</p> <p><b>1. La Industria automotriz se ha caracterizado por tener un legal comportamiento en los procesos de comercio exterior.</b></p> <p>Según el Informe de Lucha Contra la Evasión y Contrabando del primer semestre de 2023 que contiene los principales resultados de la gestión de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN a través de la Dirección de Gestión de Fiscalización, el Sector automotriz no ha sido identificado como un sector representativo en las prácticas de contrabando.</p> <p>Por el contrario, ha sido reconocido desde hace más de 60 años como un sector representativo e impulsor de la economía del país. Gracias a este reconocimiento y al trabajo arduo de más de 350 mil colombianos empleados en el sector y la capacidad instalada de producción de más 200 mil vehículos, representemos alrededor del 6.6% del PIB industrial del país.</p> <p><b>2.El sector reporta de manera previa las subpartidas a importar en el marco del Programa de Fomento a la Industria Nacional - PROFIA y el Régimen de Transformación y Ensamble.</b></p> <p>Como parte de las apuestas del país por incentivar y continuar generando estrategias de fortalecimiento industrial y atracción de inversión, hoy este sector cuenta con diferentes regímenes especiales como el PROFIA y el Régimen de Transformación y Ensamble, programas que han permitido mediante procesos especiales llevar a cabo la importación de piezas y partes para el ensamble de vehículos en el país para consumo interno y exportaciones.</p> <p>Mediante el uso de estos regímenes, las empresas ensambladoras de vehículos deben presentar solicitud y relación de las subpartidas previo a la importación ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo – MinCIT para ser evaluadas por la Dirección de Productividad y Competitividad, posteriormente conceptuadas por el Grupo Registro de Productores de Bienes Nacionales. En respuesta a este proceso y validaciones, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo emite una autorización para que se lleve a cabo el registro por parte de la DIAN y se proceda con la importación.</p>		
--	--	--	--	--

			<p>Estos regímenes además de constituirse en instrumentos vitales para el desarrollo industrial del país, en aras de acceder a sus beneficios, han servido como una herramienta importante para mantener un control a la importación de piezas y partes disponibles y no disponibles en el país, mediante sistemas de previo reporte y comunicación fluida entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN.</p> <p><b>3.El sector hace parte de las estrategias de especialización aduanera hoy de la DIAN.</b></p> <p>El sector desde el año 2022, dio inicio a la implementación de los centros de excelencia, reafirmando su compromiso este 2023 mediante la suscripción del CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL entre la ANDI como representante de la industria nacional y la DIAN.</p> <p>Este Centro de Excelencia del Sector Automotor, se crea para avanzar en la estrategia de especialización de la aduana colombiana, como mecanismo para brindar un mejor servicio y contribuir a la competitividad del sector automotor, mediante la adopción de estrategias para facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, eliminar obstáculos a la iniciativa privada y generar escenarios de cooperación que permitan identificar y solucionar problemáticas que los afectan, así como identificar espacios de mejora en el desempeño de sus plataformas logísticas.</p> <p>En el marco de este convenio, vemos una oportunidad importante producto de la confianza que nos permite avanzar en la propuesta presentada en esta comunicación.</p> <p><b>4.Imposibilidad de obtener seriales de las piezas dada su especificidad dentro de las 48 horas que se requieren para presentar la declaración anticipada.</b></p> <p>Se estima que se requiere importar alrededor de 1.500 piezas por vehículo, en su mayoría piezas y partes pequeñas que provienen de diferentes lugares del mundo y proveedores.</p> <p>Aun cuando pareciera ser un número importante, el volumen de mercado que representa Colombia dentro del ecosistema mundial de vehículos es menos del 5%, por lo que obtener la información de los seriales de los proveedores de piezas a nivel mundial para poder presentar</p>		
--	--	--	---	--	--

		<p>declaraciones anticipadas dentro de la propuesta se hace inviable.</p> <p>Eso sumado a que hay un número importante de proveedores que no entregan de forma anticipada dicha información, por lo que en la práctica hoy la industria Automotriz realiza una inspección previa a las mercancías para toma de seriales o espera a que lleguen al depósito en DUTA para realizar la actividad mencionada.</p> <p>Con la modificación propuesta y ante la imposibilidad de tener los seriales para declarar de manera anticipada la mercancía, toda la mercancía de esta industria quedaría aparentemente en causal de aprehensión, lo que se traduciría en un sobre costo del 50% del valor de la mercancía para obtener su rescate.</p> <p>Y en el entre tanto de las 48 horas, se debería realizar inspecciones a la mercancía en las instalaciones de los Puertos, lo cual conllevaría de manera inmediata a un incremento adicional de los costos de la importación para realizar operaciones como movimiento de contenedores, desconsolidación de la carga, etc., afectando la competitividad del sector, ya que el incremento de costos en la producción terminaría afectando al consumidor final, poniendo a esta industria en una desventajada competitividad, frente a los demás actores de este sector que realizarían procesos logísticos con producto terminado.</p> <p><b>5.Capacidad de atención aduanera y portuaria.</b></p> <p>Considerando la importancia de mantener un flujo constante en el proceso de cargue, descargue, entrada y salida de mercancía en los puertos, para los procesos de ensamble de vehículos en el país, una de las grandes preocupaciones que evidenciamos desde el sector para garantizar nuestras operaciones en plantas, es la capacidad operativa de la DIAN y de los puertos para poder atender de manera expedita como se anuncia, el proceso de inspecciones y levantes para garantizar la logística portuaria y salida de mercancía en los tiempos requeridos.</p> <p>Según la Encuesta Nacional Logística del año 2022, hoy el proceso de importación de una empresa que hace uso de la figura de declaración anticipada según la medición de tiempos de la DIAN en 2022 "...toma en promedio 3,8 días, mientras que con el mecanismo tradicional el</p>		
--	--	---	--	--

		<p>proceso de importación toma alrededor de 4,5 días (inicial directa); es decir, el uso de la declaración anticipada disminuye en, aproximadamente 0,7 días el proceso de importación...”<sup>1</sup></p> <p><sup>1</sup> Encuesta Nacional Logística del año 2022, pag 80.</p> <p>Según los datos de la misma encuesta, hoy solo el 35.6% del total de empresas del país hace uso de esta figura de declaración anticipada. Acorde con la propuesta de decreto, pasar del 35.6% al 100% de empresas que harían uso de esta figura en los procesos de importación, significaría (manteniendo la capacidad administrativa actual) un incremento de 6.9 días, llevándonos a un total de 10.7 días. Reducir este tiempo para mantener los 3.8 días, significaría que el país debe incrementar la capacidad administrativa para la gestión de aduana en más del 200% su capacidad actual.</p> <p>Considerando los tiempos de entrada en vigor de la norma, vemos importante poder exponer con mayor detalle el plan de acción de la Dirección de Aduanas Nacionales para poder mantener las estimaciones de la Encuesta Nacional Logística para el 2024.</p> <p>De manera adicional sobre la norma, nos permitimos enviar los siguientes comentarios:</p> <p><b>1. Definición de mercancía diferente:</b> El proyecto señala que la mercancía puede ser diferente incluso cuando hay un salto de subpartida arancelaria. Sugerimos a la DIAN estudiar este concepto, ya que un salto de subpartida no necesariamente se debe concluir que la mercancía es diferente y sea susceptible de quedar en causal de aprehensión sobre todo para este sector.</p> <p><b>2. Gestión de Riesgo.</b> Considerando las grandes inversiones y procesos adelantados por las compañías para el aseguramiento de los procesos aduaneros, solicitamos de manera respetuosa a la DIAN, tener en cuenta el análisis de riesgo de los actores para establecer procesos aduaneros en los cuales se puedan seguir utilizando los beneficios que brindan los regímenes especiales como lo son PROFIA y Transformación y ensamble, y a su vez que se puedan utilizar los Depósitos Aduaneros privados autorizados por la DIAN para las inspecciones previas que se requieran.</p> <p><b>3. Declaración de ingreso.</b> Dentro del proyecto se contempla en varios artículos la</p>		
--	--	---	--	--

			<p>declaración de ingreso, sin embargo, no es claro ni se define a que se refiere este documento, si se trata de algún documento original es importante resaltar que más documentos no facilitarían ni darán agilidad a los procesos de comercio exterior.</p> <p><b>4. Servicios Informáticos Electrónicos.</b> Es importante considerar que se requiere de un repositorio documental para subir con antelación los documentos soporte, pasos adicionales como autorización de pago y declaraciones de ingreso y de esta manera garantizar una efectiva ejecución del proyecto. Sin esto, el riesgo con la implementación del proyecto para el comercio exterior es muy alto.</p> <p>Los comentarios antes relacionados, fueron enviados en los tiempos y canales solicitados por la DIAN para la recepción de comentarios del proyecto de decreto, no obstante, ante la importancia que estos revisen en el proceso de logística de la Industria Automotriz Colombiana, agradecemos a usted, la lectura y estudio profundo para los análisis respectivos."</p>		
--	--	--	--	--	--

**GUSTAVO ALFREDO PERALTA FIGUEREDO**

Firmado digitalmente por  
**GUSTAVO ALFREDO PERALTA FIGUEREDO**  
 Fecha: 2024.05.03 14:35:54 -05'00'

**GUSTAVO ALFREDO PERALTA FIGUEREDO**

Director de Gestión Jurídica

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

Aprobó. Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Elaboró: Subdirección de Operación Aduanera // Dirección de Gestión de Aduanas

Revisó: Viviana López López // Dirección de Gestión Jurídica

**Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

Dirección: Carrera 8 No. 6c- 38, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 3811700

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 910071

Correo: [relacionciudadano@minhacienda.gov.co](mailto:relacionciudadano@minhacienda.gov.co)

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