



El futuro  
es de todos

Gobierno  
de Colombia

## FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Entidad originadora:	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Fecha (dd/mm/aa):	15/07/2021
Proyecto Decreto/Resolución:	de "Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen contingentes arancelarios para la importación de automotores clasificados en las sub-partidas arancelarias 870120, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706"

### 1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

La medida tiene por objeto otorgar un contingente arancelario de importación, equivalente al 0% arancel para ensambladores nacionales de vehículos, calculado a partir de la producción anual de vehículos realizada por la industria colombiana. Este contingente, a su vez, debe cumplir un conjunto de requisitos previamente establecidos y los bienes a importar deben también cumplir unos requerimientos de carácter ambiental y de seguridad vial.

Entre las razones que la fundamentan se cuenta la de contribuir a la reactivación económica del sector en el corto plazo (dos años) y a largo plazo (2028), así como a la repotenciación de la producción nacional de vehículos, la apertura de nuevas oportunidades de producción para la industria local de autopartes y la generación de externalidades positivas en materia ambiental y de seguridad vial.

Respecto de estas externalidades, ya existe un marco normativo aplicable para su promoción y consolidación en el mercado automotor colombiano, según la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la cual los vehículos diésel en Colombia a partir del año 2015 deben cumplir con límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro IV/4 y los vehículos pesados deben contar con un dispositivo de diagnóstico a bordo (OBD). El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible no ha exigido límites de emisión más estrictos para estos vehículos en consideración a la calidad de los combustibles distribuidos actualmente en el país, la cual está reglamentada en la Resolución 40103 de 2021 de los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

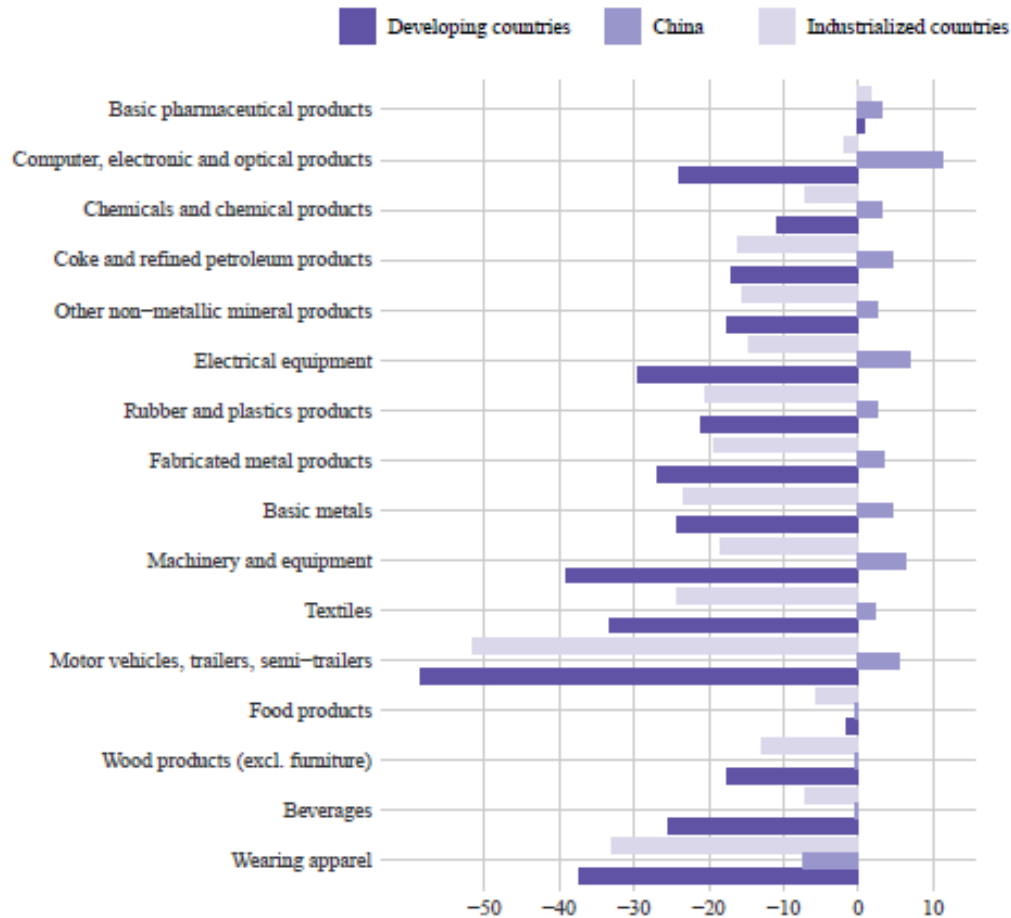
Estos lineamientos no incluyen mayores exigencias debido a que actualmente no se podría requerir un estándar de emisiones más amigable con el medio ambiente teniendo en consideración que la calidad de la gasolina colombiana no cumple con dichos lineamientos.

De hecho, de conformidad con la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, los límites máximos de emisión para vehículos a gasolina actualmente corresponden a un estándar Euro 2. Sin embargo, se tiene la expectativa de incrementar dichos estándares a Euro 4 a partir del 31 de diciembre de 2021.

Otra de las razones fundamentales para incentivar la reactivación del este sector es que actualmente, este segmento productivo, tanto en el ámbito nacional como global, está sobrellevando una profunda crisis, reflejada en varias cifras. Por ejemplo, en el informe de la producción mundial manufacturera para el segundo trimestre de 2020, elaborado por la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial – ONUDI, se hace énfasis en que la producción de bienes de capital y duraderos, como maquinaria o vehículos de motor, suele disminuir durante una crisis debido a la contracción de la demanda. Por lo anterior, se ha observado que *"la fabricación de maquinaria o vehículos de motor ha experimentado grandes reducciones en la producción durante los últimos trimestres. La producción de vehículos de motor experimentó la mayor caída en la producción (-37,3 por ciento) de todas las industrias."*



Ilustración 1. Tasas de crecimiento estimadas por industria en variación porcentual en comparación con el año anterior, trimestre II 2020



Fuente: ONUDI (2020)

Sin embargo, algunos analistas internacionales ven el futuro del sector con optimismo. En este sentido, el Boston Consulting Group afirma que el futuro del sector automotriz, después del Covid-19, tiene un panorama prometedor. Esto se debe a que el uso de automóviles implica un menor riesgo por contagio frente al uso de transporte público. Adicionalmente, en países como China y Estados Unidos la movilización post confinamiento aumentó en este medio de transporte (Automóviles). Igualmente, esta coyuntura se muestra como una oportunidad para sofisticar el aparato productivo de la industria, de tal manera que se incentive el uso de tecnologías más limpias de tal manera que reduzcan los niveles de emisiones ambientales al tiempo que se incentiven procesos de transformación que permitan la incorporación de tecnologías de seguridad vial que reduzcan los siniestros viales y cuesten menos vidas, entre otros.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

- Usuarios de comercio exterior.
- Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

## 3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo:



- En virtud del numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, le corresponde al Presidente de la República: *“Organizar el Crédito Público; reconocer la deuda nacional y arreglar su servicio; modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas; regular el comercio exterior; y ejercer la intervención en las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de recursos provenientes del ahorro de terceros de acuerdo con la ley.”*

Como consecuencia de lo anterior, por incorporar aspectos relacionados con el comercio exterior, le corresponde al Presidente de la República expedir el proyecto normativo objeto de análisis. Dicha disposición constituye la referencia normativa que soporta la expedición de la regulación, tanto en lo relativo a su origen como a su alcance.

- La Ley 1609 de 2013, establece las normas generales a que debe someterse el Gobierno Nacional al modificar el Arancel de Aduanas.

### 3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada:

- No se reglamentan ni se desarrollan normas; este decreto no se emite en ejercicio de la potestad reglamentaria del Presidente de la República.

## 4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

El proyecto de decreto objeto de análisis sí representa un costo fiscal para la nación.

Acorde con la Coordinación de Estudios Económicos de la DIAN, se estima un costo fiscal para 2021 y 2022 de \$76.688 y \$82.643 millones respectivamente, derivado de aplicación de una reducción al 0% en el arancel para la importación de 7.116 unidades de las subpartidas arancelarias relacionadas en la solicitud.

Concepto	Año 2020	Año 2021
Unidades o cupo	6.249	7.116
Valor gravado CIF promedio por unidad	15.933	15.933
Valor gravado importado CIF (U\$ millones)	100	113
Valor gravado importado (\$ millones)	394.267	424.884
% arancel efectivo	16,80%	16,80%
Valor arancel sin diferimiento al 0% (\$ millones)	66.186	71.325
Valor IVA sin diferimiento del arancel (\$ millones)	70.738	76.231
Total tributos sin diferimiento al 0% en el arancel (\$ millones)	136.924	147.556
Valor arancel con diferimiento al 0% (\$ millones)	-	-
Valor IVA con diferimiento del arancel (\$ millones)	60.236	64.913
Total tributos con diferimiento al 0% en el arancel (\$ millones)	60.236	64.913
<b>Costo fiscal (\$ millones)</b>	<b>76.688</b>	<b>82.643</b>
Total arancel (\$ millones)	66.186	71.325
Total IVA (\$ millones)	10.502	11.318



**5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**

Sí. El Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- en su sesión del 22 de abril de 2021, emitió concepto favorable para la reducción a cero por ciento (0%) del arancel a las importaciones equivalentes a la proporción del 10% de la producción hasta 76.687 millones de pesos en el año 2021 y 82.642 millones para el año 2022.

**6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)**

Genera un impacto ambiental positivo al incentivar la importación de vehículos con altos estándares en materia de emisiones y no afecta al patrimonio cultural de la Nación.

**7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)**

**ANEXOS:**

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	N.A.
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	N.A.
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	N.A.
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	<i>Extracto del Acta de la sesión 340 del Comité Triple A</i>  <i>Oficio aprobatorio CONFIS</i>

Aprobó:

**Mauricio Andrés Salcedo Maldonado**  
**Jefe de la Oficina de Asuntos Legales Internacionales**  
**Ministerio de Comercio, Industria y Turismo**