

Entidad originadora:	<i>Ministerio de Comercio, Industria y Turismo</i>
Fecha (dd/mm/aa):	<i>24 de septiembre de 2024</i>
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>Por el cual se modifica el Capítulo 14 al Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, sobre el Programa de Fomento para la Industria Automotriz y se deroga el Decreto 1122 de 2019.</i>

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

Teniendo en cuenta que la industria automotriz es un pilar esencial de la industria nacional por su capacidad de generación de empleo calificado, transferencia de tecnología y fabricación de bienes de alto valor agregado, en el año 2013, se creó el Programa de Fomento para la Industria Automotriz – PROFIA como un instrumento dirigido a fortalecer y dinamizar la producción de autopartes y vehículos en procura de mejorar los niveles de competitividad y productividad de la industria automotriz.

El PROFIA se creó mediante el Decreto 2910 del 17 de diciembre de 2013 el cual ha sido sometido a dos modificaciones. En el 2015, a través del Decreto 1567 y, posteriormente, por el Decreto 1122 de 2019, hoy vigente.

Actualmente, el PROFIA permite la importación con beneficio de 0% de arancel, de los bienes contenidos en las 538 subpartidas arancelarias listadas en el Decreto 1122 de 2019, para la producción de vehículos o autopartes siempre y cuando estos bienes no tengan Registro de Producción Nacional vigente a la fecha de embarque de la mercancía. Adicionalmente, los beneficiarios deben cumplir con la obligación de incorporar el bien importado en alguno de los bienes finales contenidos en las 274 subpartidas arancelarias establecidas en el Decreto 1122 de 2019 para su venta en el mercado nacional o externo.

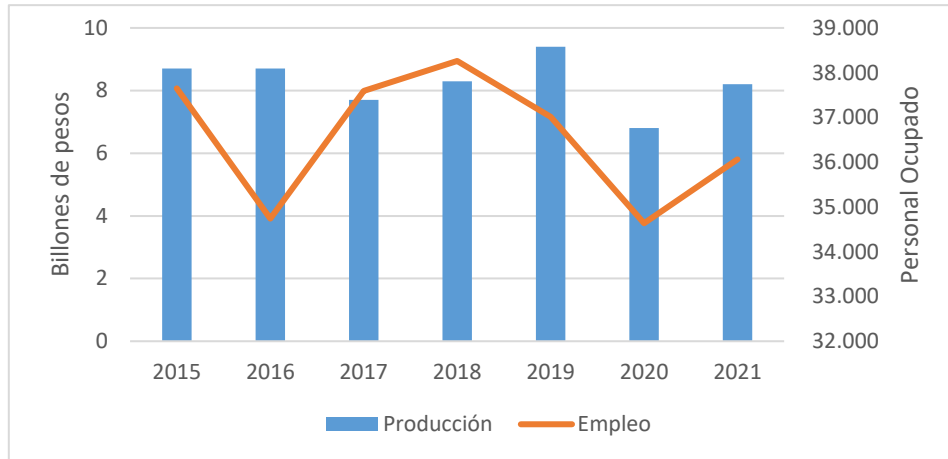
A la fecha, en desarrollo del PROFIA se han autorizado 14 programas, de los cuales, 10 están vigentes y 4 se han terminado.

El sector automotor tiene especial importancia para la economía nacional y tiene un importante potencial para la materialización de la política de reindustrialización del Gobierno Nacional, y su rol en la transición hacia una movilidad más sostenible, incluyendo la electromovilidad.

Para el año 2021, dicho sector empleó un total de 36.059 personas, generó 8.2. billones de pesos, lo que representó un total de 3,07% de participación en la producción industrial; tuvo exportaciones por 514 millones de dólares, equivalentes al 2,83% de las exportaciones no minero energéticas para el año 2021.

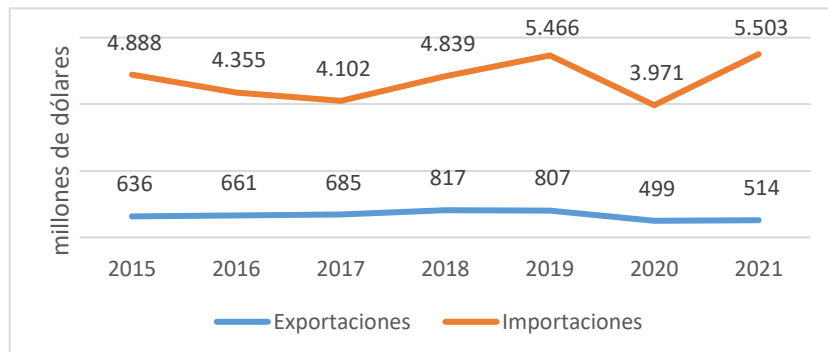
Dado el impacto del sector en la economía del país, resulta de vital importancia generar incentivos para su desarrollo con el fin de alcanzar los objetivos de la política de reindustrialización, encaminados principalmente a transitar de una economía extractivista a una economía del conocimiento, productiva y sostenible.

Producción y Empleo del sector automotor (2015-2021)



Nota: Cálculo CIIU: 2910 (vehículos) 2920 (carrocerías); 2930 (autopartes); 3091 (motocicletas)
Fuentes: Producción: EAM-DANE. Dato 2021 proyectado con el crecimiento nominal de la producción de la EMMET-DANE.
Empleo: GEIH-DANE.

Comercio Exterior (2015-2021)



Nota: Expo: CIIU: 2910 (vehículos) 2920 (carrocerías); 2930 (autopartes); 3091 (motocicletas); 2211 (Llantas); 2720 (Baterías)
Impo: CIIU: 2910 (vehículos) 2920 (carrocerías); 2930 (autopartes); 3091 (motocicletas)
Fuente: DANE – DIAN

La Ley 2294 del 19 de mayo de 2023, a través de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, incorpora la Política de Reindustrialización de Colombia, liderada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, establece como una de las apuestas estratégicas la transición energética en la esfera productiva. En ese sentido, con el objetivo de apoyar la descarbonización y la reducción de la dependencia económica del petróleo y el carbón, se deben crear nuevas fuentes de producción de bienes y servicios que reconfiguren la matriz productiva. Dicho propósito permite, así mismo, la atracción de inversiones y tecnologías del exterior.

De la mano con la transición energética, la política de reindustrialización pretende fortalecer los encadenamientos productivos especialmente del sector de la movilidad con un enfoque de

sostenibilidad. El sector automotor tiene un gran potencial en su alcance, si se tiene en cuenta la alta capacidad que tiene para generar encadenamientos con otras industrias como la metalmecánica, petroquímica, plástico, eléctrico, electrónico, tecnologías de la información y comunicaciones, textiles, cuero, pintura, gráfico, vidrio, entre otras. A través del impulso de los encadenamientos productivos se busca generar agregación de valor, que se traduzca en formas inclusivas de creación de riqueza y un uso más productivo del capital, las capacidades humanas, la infraestructura y la tecnología.

En este contexto, se hace necesario fortalecer el PROFIA con el fin de impulsar la industria automotriz nacional como sector estratégico para la reindustrialización, la atracción de inversión y el fortalecimiento de los encadenamientos productivos. Por este motivo es necesario adicionar subpartidas arancelarias relacionadas con movilidad eléctrica, incorporar nuevos bienes finales del sector automotor, diferenciar por categorías vehiculares, establecer porcentajes mínimos de integración de autopartes nacionales, y adicionar mecanismos de control.

Así mismo, la actualización del PROFIA pretende fortalecer la industria automotriz nacional, clave en la materialización del proceso de reindustrialización y, en específico, en la creación de encadenamientos productivos y la diversificación y sofisticación de la oferta exportable del país.

El presente proyecto de decreto establece el PROFIA con nuevos componentes como: subpartidas arancelarias adicionales, nuevas categorías vehiculares, porcentajes de integración de partes y piezas nacionales mínimos, y nuevos mecanismos de control.

Sobre la adición de subpartidas arancelarias, se agregan un total de 102 subpartidas, de las cuales 59 corresponden a bienes intermedios adicionales que se autorizarían a importar y 43 que serían bienes finales. Esta incorporación surge por: (i) diferentes modificaciones al arancel de aduanas realizadas hasta 2023, por lo cual se incluyeron subpartidas objeto de desdoblamiento; y (ii) facilitar la actividad de ensamble de vehículos eléctricos.

De igual manera, los usuarios del PROFIA deberán importar los bienes permitidos al amparo programa con el siguiente grado de desensamblado:

Grado de desensamblado para vehículos:

- a) Estructura de la cabina y la carrocería sin asientos, insonorizantes, alfombras, parabrisas, ventanas, vidrios, radios, puertas, capó, puerta de maletero, parachoques, espejos, conexiones eléctricas y tapicería.
- b) Bastidor de chasis desensamblado en rieles y travesaños.
- c) El tren de propulsión desensamblado en los siguientes conjuntos:
 - 1. Motor, incluyendo motor, embrague y freno trasero, en aquellos casos en que éste forme parte del mismo conjunto.

2. Suspensión delantera y trasera desensamblada en los siguientes elementos: amortiguadores, resortes de suspensión, tijeras y barra estabilizadora.

3. Frenos delanteros y traseros. 4. Ruedas y ejes delanteros y traseros desensamblados en los siguientes elementos: llantas, rines, neumático, válvulas, guarda polvo, rótula y ejes.

d) Puertas desensambladas sin ventanas, manijas, bisagras, parlantes, molduras, sellos, paneles, espejos, conexiones eléctricas y tapicería.

e) Asientos desensamblados sin forros, herrajes, cubiertas plásticas y cueros curtidos.

Grado de desensamblable para motocarros:

a) Estructura de la cabina o carrocería sin asientos, parabrisas, radios, puertas, parachoques, espejos, manubrio, calcomanías o emblemas, carpas y tapicería.

b) Chasis desensamblado si aplica.

c) El tren de propulsión desensamblado en los siguientes conjuntos:

1. Motor, carburador, y exosto.
2. Leva de cambios, leva de reversa y columna de dirección
3. Suspensión delantera y trasera.
4. Llanta, rin y válvula.
5. Ejes delanteros, traseros y guarda barro.
6. frenos delanteros, traseros y de mano.

d) Puertas desensambladas sin ventanas, manijas, bisagras, parlantes, molduras, sellos, paneles, espejos, conexiones eléctricas y tapicería.

e) Asientos desensamblados sin forros, herrajes, cubiertas plásticas y cueros curtidos.

De otra parte, respecto a las subpartidas arancelarias correspondientes a algunos bienes finales, se establecieron las siguientes categorías:

Categoría 1. Vehículos utilizados para el transporte de pasajeros de menos de 10 personas incluido el conductor.

Categoría 2. Vehículos utilizados para el transporte de pasajeros de 10 o más personas incluidas el conductor.

Categoría 3. Vehículos para transporte de mercancía.

Categoría 4. Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías, con capacidad útil hasta 770 kg.

Las cuales se clasificaron de la siguiente manera acorde con el tipo de combustible utilizado:



Categoría 1

Categoría 1	TIPO DE COMBUSTIBLE				
	Gasolina o Diésel	Gas natural	Hibrido Eléctrico	Eléctrico	Otras tecnologías de cero emisiones
8703100000	x	x	x	x	x
8703210010	x				
8703210090	x				
8703221020		x			
8703221090	x				
8703229030		x			
8703229090	x				
8703231020		x			
8703231090	x				
8703239030		x			
8703239090	x				
8703241020		x			
8703241090	x				
8703249030		x			
8703249090	x				
8703311000	x				
8703319000	x				
8703321000	x				
8703329000	x				
8703331000	x				
8703339000	x				
8703401000			x		
8703409000			x		
8703501000			x		
8703509000			x		
8703601000			x		
8703609000			x		
8703701000			x		
8703709000			x		
8703801000				x	
8703809000				x	
8703900000					x



Categoría 2

TIPO DE COMBUSTIBLE					
Categoría 2	Gasolina o Diésel	Gas natural	Hibrido Eléctrico	Eléctrico	Otras tecnologías de cero emisiones
8702101000	x				
8702109000	x				
8702201000			x		
8702209000			x		
8702301000			x		
8702309000			x		
8702409010				x	
8702409090				x	
8702902010		x			
8702902090	x				x
8702909010		x			
8702909090	x				x
8706009110		x	x	x	
8706009190	x	x	x	x	x
8706009230		x	x	x	
8706009290			x		x
8706009920		x	x	x	
8706009990			x		x

Categoría 3

TIPO DE COMBUSTIBLE					
Categoría 3	Gasolina o Diésel	Gas natural	Hibrido Eléctrico	Eléctrico	Otras tecnologías de cero emisiones
8704211000	x				
8704219000	x				
8704311010		x			
8704311090	x				
8704319010		x			
8704319090	x				
8704411000			x		
8704419000			x		
8704511000			x		
8704519000			x		



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



Ministerio de
Comercio, Industria
y Turismo

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

8704601000				X	
8704901000					X
8706002130		X			
8706002190	X				

Categoría 4

TIPO DE COMBUSTIBLE					
Categoría 4 Motocarro	Gasolina o Diésel	Gas natural	Hibrido Eléctrico	Eléctrico	Otras tecnologías de cero emisiones
8703210090	X				
8703319000	X				
8703409000			X		
8703509000			X		
8703609000			X		
8703709000			X		
8703809000				X	
8703900000					X
8704211000	X				
8704311010		X			
8704311090	X				
8704411000			X		
8704511000			X		
8704601000				X	
8704901000					X
8706001000	X	X	X	X	X
8706002130		X			
8706002190	X				
8706009990	X	X	X	X	X

Lo anterior con el fin que los beneficiarios que fabriquen este conjunto de bienes finales cumplan con un porcentaje de valor agregado nacional de acuerdo con la siguiente fórmula:



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



Ministerio de
**Comercio, Industria
y Turismo**

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Cumplimiento del IN					
Categoría 1	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
A Gasolina o diésel	31,3%	32,6%	33,9%	35,2%	36,5%
B Gas Natural	10,0%	15,0%	20,0%	25,0%	30,0%
C Híbrido eléctrico	7,0%	11,5%	16,0%	20,5%	25,0%
D Eléctrico	5,0%	8,8%	12,5%	16,3%	20,0%
E Otras tecnologías cero emisiones	5,0%	8,8%	12,5%	16,3%	20,0%

Cumplimiento del IN					
Categoría 2	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
A Gasolina o diésel	26,2%	27,4%	28,6%	29,8%	31,0%
B Gas Natural	10,0%	13,8%	17,5%	21,3%	25,0%
C Híbrido eléctrico	7,0%	10,3%	13,5%	16,8%	20,0%
D Eléctrico	5,0%	7,5%	10,8%	14,0%	15,0%
E Otras tecnologías cero emisiones	5,0%	7,5%	10,8%	14,0%	15,0%

Cumplimiento del IN					
Categoría 3	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
A Gasolina o diésel	19,0%	20,0%	21,0%	22,0%	23,0%
B Gas Natural	10,0%	12,0%	14,0%	16,0%	18,0%
C Híbrido eléctrico	7,0%	10,3%	13,5%	16,8%	18,0%
D Eléctrico	5,0%	7,5%	10,0%	12,5%	15,0%
E Otras tecnologías cero emisiones	5,0%	7,5%	10,0%	12,5%	15,0%



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA



Ministerio de
Comercio, Industria
y Turismo

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Cumplimiento del IN					
Categoría 4 motocarros	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
A Gasolina o diésel	14,0%	15,0%	16,0%	17,0%	18,0%
B Gas Natural	9,0%	10,0%	11,0%	12,0%	13,0%
C Híbrido eléctrico	7,0%	8,0%	9,0%	10,0%	11,0%
D Eléctrico	5,0%	6,0%	7,0%	8,0%	9,0%
E Otras tecnologías cero emisiones	5,0%	6,0%	7,0%	8,0%	9,0%

Los precedentes requisitos tienen como finalidad incentivar el fortalecimiento de la industria nacional, pues los beneficiarios que fabriquen los bienes finales correspondientes a las categorías 1 a 4, deberán incluir las autopartes nacionales que cuenten con Registro de Productor de Bienes Nacionales bajo los términos del Decreto 2680 del 2009 o norma que lo modifique.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

Los ciudadanos de la República de Colombia.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

- 3.1.1. 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.

- 3.1.2. 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

Se establece que el decreto entra en vigencia transcurridos noventa (90) días calendario contados a partir del día siguiente al de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

Se deroga el decreto 1122 de 2019.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

No hay pronunciamientos de órganos de cierre que pudieran tener impacto o ser relevantes para la expedición del proyecto normativo.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

No aplica.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

La Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público con radicado 3-2024- 008176 del 7 de junio de 2024 señaló lo siguiente:

"(...) las propuestas imponen restricciones y criterios más rigurosos para la elegibilidad de los bienes, lo que podría resultar en la exclusión de productos que antes gozaban de este beneficio, debido a los nuevos estándares técnicos y operativos. En consecuencia, estos productos podrían enfrentar la obligación de pagar aranceles aduaneros, lo que incrementaría los ingresos del estado.

(...) Por lo anterior se concluye la reforma al PROFIA no tiene un costo fiscal adicional, sino por el contrario se estima que este generaría un incremento en el recaudo de recursos para la Nación". En este contexto, no se requiere aprobación del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

El proyecto de decreto no requiere disponibilidades presupuestales adicionales a las ya existentes para su implementación

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

No se requiere la elaboración de un estudio de impacto ambiental y ecológico, ni se evidencia afectación sobre el patrimonio cultural de la Nación.

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

 COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA	 Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA
--	--	--------------------------------------

N.A.	
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>	N.A

Aprobó:

MONICA FERNANDA YAJAIRA LEONEL MARTINEZ
 Jefe Oficina Asesora Jurídica

DIANA HELEN NAVARRO BONETT
 Directora de Productividad y Competitividad