

Entidad originadora:	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Fecha (dd/mm/aa):	14/01/2025
Proyecto de Decreto/Resolución:	Proyecto de Decreto <i>“Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas para el sector automotor”</i> .

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

1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, le corresponden al Presidente de la República, entre otras, las funciones de *“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”*. (Negrilla fuera del texto).

En desarrollo de lo anterior, la Ley 1609 de 2013 estableció los términos bajo los cuales el Gobierno Nacional puede ejercer su facultad de modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas. En este sentido, la mencionada Ley señaló que el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta los siguientes objetivos:

“a). Facilitar el desarrollo y la aplicación de los Convenios y Tratados Internacionales suscritos y vigentes para Colombia, y la participación en los procesos de integración económica;

*b). Adecuar las disposiciones que regulen el Régimen de Aduanas a la política comercial del país, **al fomento y protección de la producción nacional** a los acuerdos, convenios y tratados suscritos y vigentes para Colombia, a los principios y normas del derecho Internacional. En ejercicio de esta función también tendrá en cuenta las recomendaciones que expidan organismos internacionales de comercio;*

c). Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, para garantizar la dinámica del intercambio comercial, el acceso de los productos y servicios a los mercados internos y externos y la competitividad de los productos y servicios colombianos en el mercado internacional;

d). Fomentar el uso de tecnologías y medios de comunicación modernos y ambientalmente sostenibles, que cumplan con las necesidades y las buenas prácticas reconocidas por la legislación internacional;

e). Propender por la adopción de procedimientos simplificados que contribuyan a la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior.” (Negrilla fuera del texto).

Con fundamento en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política y la Ley 1609 de 2013, se adoptó el Arancel de Aduanas en el Decreto 1881 del 30 de diciembre de 2021.

Que el Decreto 2051 de 2019 dispuso un gravamen arancelario del cero por ciento (0%) para la importación de vehículos propulsados con motor eléctrico, clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.40.10.00, 8702.40.90.10, 8702.40.90.90, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00, 8704.90.51.00 y 8704.90.59.00. Así mismo, la mencionada norma estableció un gravamen arancelario del cinco por ciento (5%) para importación de vehículos con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural, clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.90.20.10, 8703.22.10.20, 8703.22.90.30, 8703.23.10.20, 8703.23.90.30, 8703.24.10.20, 8703.24.90.30 y 8704.31.10.10.

1.2. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

La industria automotriz tiene una especial importancia para la economía nacional y tiene un rol preponderante en el marco de la Política Nacional de Reindustrialización (CONPES 4129).

Para el año 2023 y según las estadísticas del DANE, la industria automotriz generó un aproximado de 22.500 empleos, clasificados de la siguiente manera:

- Fabricación de vehículos automotores y sus motores (CIIU 2910): 5.500 empleos aproximadamente.
- Fabricación de carrocerías para vehículos automotores, fabricación de remolques y semirremolques (CIIU 2920): 3.700 empleos aproximadamente.
- Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores (CIIU 2930): 13.300 empleos formales.

Por otro lado, en el año 2023, la producción de las ensambladoras de vehículos en el país fue de 48.096 vehículos, con un valor aproximado de 1.9 billones de pesos. A su vez, la producción de autopartes alcanzó los 1.4 billones de pesos. En materia de exportaciones, para el año 2023, la industria automotriz alcanzó un valor de 2.85 billones de pesos, incluyendo vehículos y autopartes.

Adicionalmente, en el año 2023, las empresas ensambladoras de vehículos en Colombia realizaron inversiones en sus plantas de ensamble por 102 millones de dólares aproximadamente, con el fin de continuar con la producción de vehículos e incorporar nuevos proyectos de ensamble.

Dado el impacto del sector automotor en la economía del país, resulta de vital importancia generar incentivos para su desarrollo con el fin de alcanzar el objetivo principal de la Política Nacional de Reindustrialización, que consiste en transitar de una economía extractivista a una economía del conocimiento, productiva y sostenible.

La transición energética es una de las apuestas de la política del Gobierno Nacional que representa una oportunidad importante para propiciar la reindustrialización, pues esta promueve grandes oportunidades de atraer inversiones y tecnología del exterior. Dicha apuesta busca impulsar una industria de componentes, maquinaria y herramientas, así como a las empresas que proveen servicios de ingeniería para estos sectores, dentro de los cuales se encuentra el automotor y de movilidad sostenible.

Por otra parte, uno de los objetivos específicos de la política nacional de reindustrialización es fortalecer los encadenamientos productivos, donde el sector automotor y de autopartes resultan indispensables, en tanto ofrecen una alta capacidad para generar encadenamientos entre distintas industrias como la metalmecánica, petroquímica, del plástico, eléctrica, electrónica, tecnologías de la información y comunicaciones, textiles, cuero, pintura, gráfico, vidrio, entre otras. Al mismo tiempo, 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.

El proyecto de decreto por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas para el sector automotor, consiste en una variación de los aranceles de los diferentes tipos de vehículos y sus partes. Esta modificación es escalonada, dependiendo del tipo de tecnología de que se trate, de tal forma que los vehículos con mayores niveles de emisiones contaminantes tendrán los aranceles más elevados y los vehículos con menos emisiones y cero emisiones los aranceles más bajos. De esta manera, el impacto que cada tipo de tecnología tiene sobre el medio ambiente fue tenido en cuenta como uno de los criterios principales para determinar el arancel aplicable.

La modificación de los aranceles tiene como propósito fomentar y proteger la producción nacional de vehículos y sus partes en el país. De esta manera, se genera un incentivo para el sector automotor que es clave en el proceso de reindustrialización para promover el empleo calificado, la innovación, el desarrollo de tecnología, la producción y los encadenamientos productivos. Por lo anterior, el proyecto de decreto tiene también el propósito de generar condiciones más favorables para la atracción de nuevas inversiones encaminadas a la producción de los diferentes tipos de vehículos y sus partes en el país.

Con el fin de armonizar los objetivos de la Política Nacional de Reindustrialización con los objetivos de política pública en materia medio ambiental, de movilidad sostenible y de transición energética, el proyecto de decreto establece unos aranceles diferenciados, dependiendo del tipo de tecnología, de manera que las tecnologías menos contaminantes y más eficientes en términos de movilidad recibirán un arancel menor, en contraste con las tecnologías más contaminantes que tendrán un arancel superior.

1.2.1. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Desde una perspectiva de política de reindustrialización, un aumento en los niveles arancelarios a los bienes finales de la cadena automotriz es coherente con las acciones de fomento sectorial, especialmente en el marco de una industria que está evolucionando hacia esquemas energéticos más limpios, como baterías de ion-litio y celdas de hidrógeno, entre otros. Una medida arancelaria, como la que se plantea en este proyecto de decreto, ofrece a la industria nacional un margen de maniobra para adaptarse a las dinámicas de mercado impuestas por jugadores tradicionales, como los grandes fabricantes europeos, estadounidenses y chinos, quienes ya dominan más del 50% de la cuota de mercado de vehículos eléctricos a nivel mundial.

De la misma manera, establecer un esquema arancelario superior a cero para este tipo de productos podría hacer más atractiva la inversión de empresas automotrices, ya sea para el ensamblaje o la fabricación de vehículos en territorio nacional. El país cuenta con un potencial de exportación interesante en lo que respecta

a vehículos ligeros, mientras que presenta una demanda interna significativa en lo concerniente a vehículos pesados para el transporte de pasajeros y carga.

Además, un esquema arancelario como el propuesto, en combinación con otros incentivos tanto sectoriales como transversales, podría incrementar el grado de encadenamiento productivo mediante el desarrollo de proveedores locales en sectores como autopartes, plásticos, metalurgia, metalmecánica y electrónica, contribuyendo asimismo a la generación de empleos de alto valor agregado.

Por otro lado, es esencial considerar el contexto global, en particular el dominio de China en la industria automotriz. No solo es el mayor productor mundial de vehículos convencionales, sino que también lidera la producción de vehículos eléctricos, impulsado por ingentes subsidios del gobierno chino y las economías de escala construidas a lo largo de los últimos 40 años, cuya muestra es la avanzada infraestructura industrial presente en las principales ciudades chinas.

Este panorama se complica aún más con las recientes decisiones de la Unión Europea y Estados Unidos de imponer aranceles más altos a los vehículos eléctricos provenientes de China. Estas medidas proteccionistas en Occidente podrían resultar en un desvío del comercio, donde los fabricantes chinos busquen mercados alternativos para sus productos, incrementando sus exportaciones a países con políticas arancelarias más laxas, como Colombia. Sin una protección adecuada, la industria automotriz colombiana, que aún está en desarrollo y enfrenta desafíos significativos, podría verse gravemente afectada por esta afluencia de productos chinos a precios extremadamente competitivos. Los aranceles, en este contexto, son esenciales no solo para proteger la industria nacional, sino también para evitar que el mercado local sea inundado por vehículos que desplazarían a los productos colombianos, erosionando así cualquier posibilidad de crecimiento y consolidación del sector automotriz en el país.

1.3. CONTENIDO DEL DECRETO

Como se mencionó anteriormente, el proyecto de decreto establece una modificación de los aranceles de los diferentes tipos de vehículos, autopartes y motopartes. En el caso de los vehículos los aranceles tendrán un incremento diferenciado dependiendo del tipo de tecnología, de forma que los vehículos con mayores niveles de emisiones contaminantes tendrán los aranceles más elevados y los vehículos con menos emisiones y cero emisiones los aranceles más bajos. De esta manera, el impacto que cada tipo de tecnología tiene sobre el medio ambiente fue tenido como uno de los criterios principales para determinar el arancel aplicable. En el caso de las autopartes y motopartes, los aranceles se incrementan en un 10%, esto sin perjuicio de lo establecido en otras normas internas vigentes y los compromisos internacionales adquiridos por Colombia en materia comercial.

A partir de un estudio del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Min. Ambiente) del año 2022, denominado “Concepto técnico vehículos híbridos”, una propuesta elaborada por el Ministerio de Transporte (Min. Transporte) del año 2024, y una serie de mesas técnicas entre los equipos de varios ministerios y otras

entidades del Gobierno Nacional¹, llevadas a cabo los días 13 de febrero, 4 de abril, 6 de junio, 19 y 26 de julio de 2024, 29 de octubre, 12 y 25 de noviembre de 2024, se construyó una propuesta arancelaria para los diferentes tipos de vehículos, teniendo en cuenta su tecnología y la producción nacional existente en el país.

Los vehículos con tecnologías de mayores emisiones contaminantes y consumo de combustibles fósiles, como aquellos con motores a gasolina y diésel, tendrán los aranceles más elevados, entre el 15% y el 40%, dependiendo del tipo de vehículo. En este caso, los aranceles corresponderán al máximo consolidado de Colombia ante la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Los vehículos híbridos completos (no Enchufable) y enchufables tendrán un arancel inferior a las tecnologías mencionadas anteriormente por cuanto sí representan una diferencia relevante en materia de reducción del consumo de combustible, eficiencia y emisiones contaminantes. En este sentido, los vehículos clasificados como híbridos completos (no Enchufable) tendrán un arancel de entre el 20% y el 25%, según el tipo de vehículo. Por su parte, los vehículos catalogados como híbridos enchufables tendrán un arancel de entre el 15% y el 20% según el tipo de vehículo de que se trate.

Por otro lado, los vehículos con motor a gas tendrán un arancel del 40% tratándose de vehículos familiares y de 30% para vehículos de transporte de personas. Lo anterior teniendo en cuenta su eficiencia, emisiones y consumo de energía. Para el caso de los vehículos de carga con motor a gas, estos tendrán un 5% del arancel, en tanto que para este tipo de vehículos, existen tecnologías adecuadas para la geografía y las condiciones en Colombia, que harían más eficiente en términos energéticos y de contaminación el transporte de carga en el país.

Respecto de los vehículos eléctricos, estos tendrán el arancel más bajo por cuanto se trata de una tecnología cero emisiones que contribuye en una mayor medida al cuidado del medio ambiente en relación con los otros tipos de tecnologías mencionadas anteriormente. En este caso, el arancel varía entre el 0% y el 15%, dependiendo del tipo de vehículo y si existe o no producción nacional en el país.

El Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior (en adelante Comité Triple A), en sesión 373 recomendó la estructura general de la propuesta de modificación arancelaria para vehículos y la propuesta de modificación arancelaria para autopartes - motopartes, excepto el arancel propuesto para los buses eléctricos (vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor), clasificados con la partida 8702 y el arancel propuesto para vehículos diésel y gasolina (vehículos para transporte de mercancía mayores a 4.537 Ton.), clasificados con la partida 8704, con el fin de ser definidos en una mesa técnica.

En este sentido, se realizaron 3 reuniones con la mesa técnica, conformada por: Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Departamento Nacional de Planeación y la Unidad de Planeación Minero Energética, donde se concluyó proponer un arancel del 10% para los buses

¹ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, Ministerio de Minas y Energía, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA y la Unidad de Planeación Minero-Energética – UPME.

eléctricos definidos anteriormente (8702) e incluir un asterisco (*) a fin de que el gravamen se pueda incrementar hasta en cinco (5) puntos porcentuales a partir del gravamen inicial, previa revisión que realice el Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Asimismo, un arancel del 15% para los vehículos para transporte de mercancías superiores a 4.537 Ton (8704) para todas las tecnologías, salvo para gas y eléctricos, los cuales serán del 5% y 0% respectivamente. También se definió incluir en el proyecto un mecanismo de revisión periódica de la medida, donde se presenten informes actualizados de oferta y demanda de los productos afectados con la modificación arancelaria.

En la sesión 374 del mencionado Comité, se recomendó la modificación arancelaria propuesta para los diferentes bienes del sector automotor (buses eléctricos de la partida 8702 y camiones de carga mayores a 4.537 Ton. de la partida 8704).

Finalmente, es importante señalar que algunas subpartidas podrían estar sujetas a la modificación del arancel, con un incremento de 5 y 10 puntos porcentuales, siempre y cuando los bienes correspondientes registren producción nacional, y satisfagan la demanda nacional, de acuerdo con los informes actualizados de oferta y demanda de los productos afectados. Lo anterior con el fin de proteger y fomentar la producción en Colombia de este tipo de nuevas tecnologías amigables con el medio ambiente, así como de atraer nuevas inversiones para el país.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El proyecto de decreto modifica los aranceles de los vehículos, las autopartes y las motopartes descritas en las subpartidas señaladas en el artículo 1. En este sentido, el ámbito de aplicación y los sujetos a quienes va dirigido el decreto corresponden a aquellas operaciones de importación de los bienes mencionados y a los sujetos relacionados con estas operaciones y el consumo de dichos bienes.

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

Como consecuencia de lo anterior, por incorporar aspectos relacionados con la modificación de los aranceles, le corresponde al Presidente de la República expedir el proyecto normativo objeto de análisis. Las disposiciones mencionadas anteriormente constituyen la referencia normativa que soporta la expedición de la regulación, tanto en lo relativo a su origen como a su alcance.

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.

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

- El presente proyecto de decreto modifica parcialmente el Decreto 1881 de 2021.

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).

El proyecto de decreto se expidió teniendo en cuenta la facultad del Presidente de la República prevista en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, y en desarrollo de la Ley 1609 de 2013.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, adelantó la revisión y análisis de las decisiones judiciales de los órganos de cierre de cada jurisdicción que pudieran tener impacto o ser relevantes para la expedición del decreto y se ha determinado que el proyecto de decreto se ajusta a la jurisprudencia nacional vigente.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

- Este proyecto de decreto tendrá una vigencia indefinida.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere).

El proyecto de decreto no representa un costo fiscal para la nación. Por el contrario, con el incremento de los aranceles se espera que el recaudo por este concepto aumente para el año 2025, en \$1.38 billones, compuesto por \$1.17 billones provenientes de aranceles y \$0.21 billones del IVA externo. Para el periodo total de diez años (2025-2034).

La anterior cifra constituye la estimación realizada por la Oficina de Estudios Económicos de la Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

El proyecto de decreto no representa un costo fiscal para la nación.

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

La expedición del decreto no genera impacto medioambiental negativo o sobre el patrimonio cultural de la nación.

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

Estudio del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Min. Ambiente) del año 2022, denominado “Concepto técnico vehículos híbridos”.

Propuesta elaborada por el Ministerio de Transporte (Min. Transporte) del año 2024, denominada “Propuesta herramienta incentivos”.

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>	<i>Aplica</i>
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>	<i>No aplica</i>
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>	<i>Aplica</i>
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>	<i>No aplica</i>
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	<i>No aplica</i>
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	Extracto de las actas 373 y 374 del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.

Aprobó:

MÓNICA FERNANDA LEONEL MARTÍNEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

FRANCISCO MELO RODRÍGUEZ
Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

GJ-FM-007_v6