

<b>Entidad originadora:</b>	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
<b>Fecha (dd/mm/aa):</b>	Julio de 2025
<b>Proyecto de Decreto/Resolución:</b>	Proyecto de Decreto <i>“Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas para la importación de la subpartida arancelaria 8702.40.90.90.</i>

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

La Decisión 805 de la Comunidad Andina y demás concordantes sobre política arancelaria común, faculta a los países miembros de la Comunidad Andina para adoptar modificaciones en materia arancelaria.

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”.

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.”

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.

Entre los ejes de transformación establecidos en el artículo 3 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, “Colombia Potencia Mundial de la Vida”), se encuentra la transformación productiva, internacionalización y acción climática, que “apunta a la diversificación de las actividades productivas que aprovechen el capital natural y profundicen en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con

ello, se espera una productividad que propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza al tiempo que es incluyente, dejando atrás de manera progresiva la dependencia de actividades extractivas y dando paso a una economía reindustrializada con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales en armonía con la naturaleza”.

En este sentido, la Política Nacional de Reindustrialización tiene como objetivo aumentar la diversificación y sofisticación de la matriz productiva colombiana a través del fortalecimiento de las vocaciones productivas y de estándares de calidad para reducir su dependencia del sector minero energético y aumentar la oferta interna y exportable. En adición, pretende el fortalecimiento de los encadenamientos productivos, en los que el sector automotor resulta indispensable debido a que ofrece 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 y vidrio, entre otras.

A través del impulso de los encadenamientos productivos se busca generar valor agregado en la producción nacional, 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 relación con la partida 8702, en particular respecto de los buses eléctricos (“vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor”), se propone establecer un arancel de 10%.

De conformidad con la normativa aplicable en el marco de la política de aranceles inteligentes, en particular lo establecido en el artículo 259 de la Ley 2294 de 2023 y en los artículos 10 y 12 del Decreto 3303 de 2006, se deben considerar –entre otros– dos criterios para determinar si es procedente establecer aranceles para determinados productos. En primer lugar, se debe tener en cuenta que el Gobierno Nacional está autorizado para adoptar medidas de fomento orientadas a la protección de la industria y el mercado, siempre que esté suficientemente establecido que ese tipo de medidas generan un beneficio económico para el país. En segundo lugar, se debe verificar si existe producción nacional del producto específico sobre el cual se pretende imponer el gravamen.

La medida propuesta plantea es coherente con dos objetivos de política pública fundamentales en el marco de la política de reindustrialización. De un lado, la promoción de la inversión y la producción nacional de bienes con alto valor agregado y enfoque hacia la exportación. Del otro, la transición energética y, en particular, el objetivo de descarbonización y de reducción de la dependencia económica en el petróleo. Esto es así porque, sin duda, la imposición de aranceles a las importaciones de buses eléctricos promueve la fabricación nacional de ese tipo de vehículos. Por lo tanto, la medida es idónea para diversificar y sofisticar la oferta interna y exportable, fortalecer los encadenamientos productivos asociados a esa actividad económica y fomentar la inversión<sup>1</sup>. De esta manera se apoya el tránsito hacia una economía del conocimiento, productiva y sostenible.

Con fundamento en las mesas de trabajo adelantadas con todas las autoridades involucradas, la imposición de un arancel del 10% es razonable y proporcional. Este arancel es adecuado para generar un incentivo significativo para que se inicie la producción nacional de buses eléctricos. De hecho, esta forma de fomento es necesaria para ese objetivo, toda vez que mantener las condiciones actuales del mercado impediría la realización de las inversiones indispensables para un proyecto de esas proporciones. Adicionalmente, la medida en el nivel propuesto es proporcional en estricto sentido. De un lado, es razonable considerar que mantener el arancel en un 10% permitirá que sea económicamente viable la importación de buses eléctricos en caso de que la demanda nacional todavía lo requiera. Del otro, el sacrificio asociado a la medida podría ser temporal, pues la idea es que el desarrollo de una industria nacional de buses eléctricos permita poner a disposición de los consumidores colombianos un producto en condiciones adecuadas de precio y calidad.

<sup>1</sup> Solo en relación con la generación de empleo, de conformidad con la información publicada por el **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE)**, en 2023 la industria dedicada a la fabricación de vehículos generó aproximadamente 5.500 empleos formales, las empresas fabricantes de carrocería generaron 3.700 y las empresas de comercio de vehículos nuevos generaron 25.000.

Sobre la base de lo expuesto, la medida propuesta sería un instrumento de fomento orientado a promover la industria nacional y, además, generaría un beneficio económico para el país.

Finalmente, conforme con la información encontrada en el Registro de Producción Nacional administrado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en Colombia existe producción nacional de la subpartida arancelaria 8702.40.90.90., pero también es importante anotar que existen otras empresas registradas como productores nacionales que, si bien no fabrican buses eléctricos, sí elaboran otros productos que podrían utilizarse en un mecanismo de encadenamientos productivos para la fabricación nacional de ese tipo de vehículos.

### **1.1. RECOMENDACIÓN DEL COMITÉ DE ASUNTOS ADUANEROS, ARANCELARIOS Y DE COMERCIO EXTERIOR.**

De cara a lo referido, el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior en sesión 375 del 13 de junio de 2025 recomendó el incremento del 0% al 10% la tarifa arancelaria para las importaciones de buses eléctricos clasificados con la subpartida 8702.40.90.90, el cual debe ser revisado una vez haya transcurrido un año contado a partir de su vigencia con el fin de verificar el comportamiento de la producción nacional.

### **2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO**

El ámbito de aplicación y los sujetos a quienes va dirigido el decreto corresponden a aquellas operaciones de importación de los vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor identificados con la subpartida 8702.40.90.90.

### **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.”* (Negritas fuera de texto).

El artículo 2° de la Ley 7ª de 1991 establece que *“al expedir las normas por las cuales habrá de regularse el comercio internacional del país, el Gobierno nacional deberá adoptar, sólo transitoriamente, mecanismos que permitan a la economía colombiana superar coyunturas externas o internas adversas al interés comercial del país”*.

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 proyecto de decreto modifica parcialmente el Decreto 1881 de 2021, o las normas que lo adicionen, aclaren, deroguen o modifiquen.

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 se halló 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).

La medida arancelaria que se determina por medio del proyecto de decreto representa ingreso fiscal total adicional de 267 millones de pesos en 2025 hasta alcanzar un monto acumulado de \$3.560,1 millones al cierre de 2034.

**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)

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>	Actas 373, 374 y extracto de acta 376 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

---

**CARLOS ÁNDRES CAMACHO NIETO**  
Secretaría Técnica del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior.  
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo