



Entidad originadora:	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Fecha (dd/mm/aa):	26/04/2023
Proyecto de Decreto/Resolución:	Proyecto de Decreto <i>“Por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen contingentes arancelarios para la importación de automotores clasificados en las partidas y subpartidas arancelarias 870121, 870122, 870123, 810124, 870129, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706”</i>

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

1.1. ANTECEDENTES

El IAMAS es un programa de incentivos arancelarios para el sector automotor diseñado en el año 2019 como parte de la política pública para el sector automotor, implementado en su fase inicial en el 2021 como un plan de salvamento a la industria automotriz en el contexto de la pandemia. Actualmente, el gobierno nacional, como parte de la política de reindustrialización, ha rediseñado el programa intensificando sus impactos sobre atracción de nueva inversión, mayor productividad y movilidad segura y limpia, con miras a transitar de una economía extractivista a una economía del conocimiento productiva y sostenible.

El día 30 de diciembre de 2021, se expidió el Decreto 1880 de 2021 por virtud del cual “se modificó parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecieron contingentes arancelarios para la importación de automotores clasificados en las partidas y subpartidas arancelarias 870120, 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706.”

Dicho decreto formuló un contingente arancelario de importación para ensambladores nacionales de vehículos, calculado a partir de la producción anual de vehículos realizada por la industria colombiana. A través de este incentivo, se contribuyó a la recuperación y reactivación de la industria ensambladora nacional. Desde aquel entonces se pretendía a mediano plazo mejorar las condiciones que ofrece el país para atraer inversión de la industria automotriz, en un contexto de acelerados cambios tecnológicos (con énfasis en tecnologías limpias y en seguridad vial) y de incertidumbre frente al desarrollo de futuros proyectos en la región latinoamericana.

En este sentido, la medida tenía por objeto otorgar un contingente arancelario del 0% para ensambladores nacionales de vehículos, calculado a partir de la producción anual de vehículos realizada por la industria colombiana. Este contingente, a su vez, debía ajustarse a un conjunto de requisitos previamente establecidos.

Entre las razones que fundamentaron la expedición de dicho decreto se tuvo en cuenta la necesidad de contribuir a la reactivación económica del sector en el corto plazo (dos años) y, en el largo plazo 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.



Así las cosas, el Decreto 1880 del 30 de diciembre de 2021, creó el Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Ambiental y de la Seguridad Vial (“IAMAS”) con cinco objetivos principales: (i) generar mayor competitividad en la industria automotriz; (ii) acelerar la recuperación del sector; (iii) atraer inversión para la industria automotriz; (iv) lograr la modernización del parque automotor, en particular de vehículos automotores de cuatro o más ruedas, mediante la implementación de mejores estándares de emisiones ambientales y de seguridad vial y (v) fortalecer la capacidad exportadora de la industria automotriz.

Dicho decreto estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2022, motivo por el cual, a través del Decreto 1514 del 4 de agosto de 2022, se extendió su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2023.

1.2 RESULTADOS DEL INSTRUMENTO ARANCELARIO PARA EL MEJORAMIENTO AMBIENTAL Y DE LA SEGURIDAD VIAL

Con ocasión de la aplicación del IAMAS, el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) probó un contingente de 76.687 millones de pesos para el año 2021, 82.642 millones de pesos para el año 2022 y 77.680 millones de pesos para el año 2023.

Ahora bien, debido a que la expedición del decreto se realizó el 30 de diciembre de 2021, la disponibilidad fiscal para el 2021 no pudo ser aprovechada por el sector automotor. Sin embargo, para el año 2022 se utilizó el 99,98% del contingente, permitiendo la importación de hasta 5.449 unidades de vehículos por un valor FOB autorizado de 212.974.144.010 millones de pesos, teniendo como máximo el tope fiscal establecido a cada una de las empresas participantes.

Para el año 2023 se ha autorizado la utilización del 93,99% del contingente, con lo cual sería posible la importación de hasta 6.896 unidades de vehículos por un valor FOB autorizado de 560.462.594.785 millones de pesos teniendo como máximo el tope fiscal establecido a cada una de las empresas participantes.

De esta manera, el IAMAS se ha constituido en un instrumento efectivo para el aumento de la producción de vehículos en el país.

Con el advenimiento de la pandemia del COVID-19, en el año 2020, la producción cayó en un 28% respecto del año 2019.

Con el anuncio de la implementación del IAMAS, como un programa de salvamento, se puede evidenciar que la producción, en año 2021, aumentó en 32,8% y, con su aplicación en el año 2022, la producción continuó su tendencia creciente aumentando en un 4,8%, respecto del año 2021. Este instrumento hizo posible la recuperación de la industria automotriz con una producción similar a la de prepandemia.

1.3. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

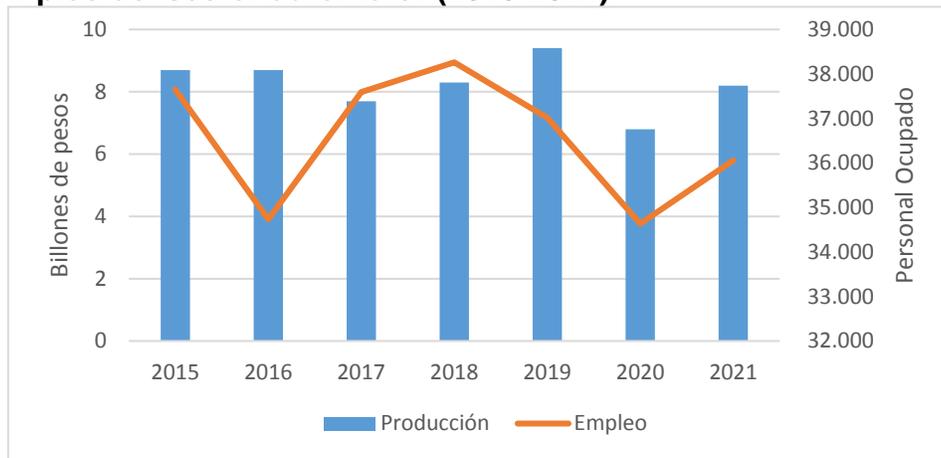
El sector automotriz tiene una especial importancia para la economía nacional y tiene un potencial importante en el marco de la política de reindustrialización del Gobierno Nacional.



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; y unas 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)

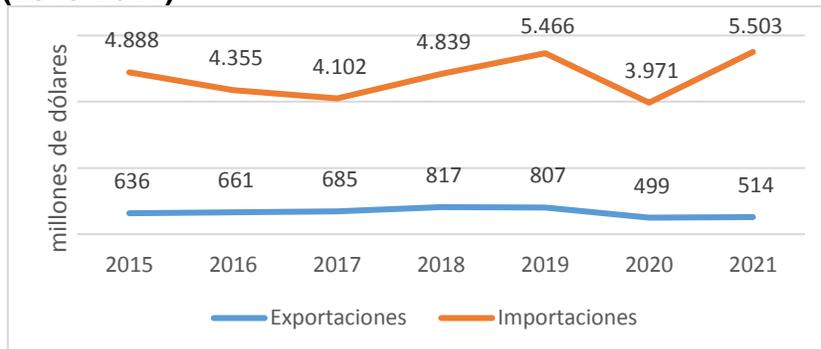


Nota: Cálculo CIIU: 2910 (vehículos) 2920 (carrocerías); 2930 (autopartes); 3091 (motocicletas)

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



De otro lado, la transición energética representa una oportunidad importante para inducir la reindustrialización, pues esta abre grandes oportunidades de atraer inversiones y tecnología del exterior. Esta apuesta buscará impulsar una industria de componentes, maquinaria y herramientas, así como a las empresas que entregan servicios de ingeniería para este sector.

La política de reindustrialización tiene por propósito fortalecer los encadenamientos productivos, en donde el sector automotor tiene un gran protagonismo, si se tiene en cuenta su alta capacidad 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. Al mismo tiempo, a través del impulso a 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, el nuevo IAMAS (Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y la Seguridad Vial) pretende fortalecer la industria automotriz nacional, clave en el proceso de reindustrialización, en la materialización de encadenamientos productivos y en la diversificación y sofisticación de la oferta exportable del país.

El nuevo IAMAS crea un contingente automotor, destinado a las empresas que hacen parte del Programa de Fomento para la Industria Automotriz – PROFIA y/o el Régimen de Transformación o Ensamble, sujeto al cumplimiento de requisitos de producción, inversión e integración.

1.4 CONTENIDO DEL DECRETO

El nuevo IAMAS modifica su nombre a Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Automotor y la Seguridad Vial con el propósito de ofrecer más relevancia a la modernización del parque automotor, incentivando la producción, importación y el uso de nuevas tecnologías que a su vez garantizan una movilidad segura y sostenible.

En relación con la medida expedida en el año 2021, el presente proyecto de decreto establece un componente adicional para el otorgamiento del contingente. Además de la producción y el valor FOB de importación, **se incentivará la inversión encaminada a la producción de vehículos señalados en el numeral 6 del artículo 1 que tenga como finalidad adquirir activos físicos como maquinaria o equipamiento; modernizar los activos físicos como maquinaria o equipamiento; realizar mantenimiento de activos físicos como maquinaria o equipamiento; reponer el capital depreciado y realizar actividades cuantificables como transferencia de tecnología, esta última por un valor hasta del 30% del total de la inversión.**

El decreto además establece que con el otorgamiento del contingente cada año se deberá importar un porcentaje mayor de vehículos eléctricos, teniendo como tope el año 4 con el 30% de los vehículos a importar.

Respecto del requisito de producción para importar vehículos a 0% de arancel, el Decreto condiciona el beneficio a actividades de inversión y/o la producción de los beneficiarios del Instrumento Arancelario para el Mejoramiento Ambiental y de Seguridad Vial (IAMAS), previniendo otorgar tratamientos preferenciales injustificados.



De hecho, para poder acceder al contingente, las ensambladoras deben producir un número unidades para supeditar el contingente al 10% de la producción. Así, por ejemplo, si se producen 100 unidades por parte del interesado, el mismo solo podrá importar 10 unidades.

Adicionalmente, el valor FOB de los bienes a importar no podrá exceder el 15% del valor de la producción de vehículos a nivel nacional. Este límite permite prevenir que se importen vehículos de un valor elevado, agotando el cupo fiscal disponible.

La inclusión del requisito de producción como supuesto esencial para traer vehículos a 0% de arancel incentiva el fortalecimiento de la industria nacional, pues los beneficiarios del mecanismo deberán producir constantemente, si es que pretenden continuar importando vehículos de un costo similar a los producidos en el país a un 0% de arancel.

Podrán solicitar el otorgamiento de un contingente de importación de vehículos aquellas compañías pertenecientes al *Régimen de transformación y ensamble* o al *Programa de Fomento para la Industria Automotriz (Profia)*, que produzcan bienes automotores agrupados en las clasificaciones vehiculares M y N establecidas en el Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas, de acuerdo con el ámbito de aplicación de cada reglamento incorporado en dicho Acuerdo, como se detalla más adelante.¹

Así mismo, los bienes que eventualmente podrán ser importados dentro de contingente deben estar clasificados en las siguientes partidas arancelarias:

Tabla 1. Partidas arancelarias objeto de contingente de importaciones

Partida/subpartida arancelaria	Descripción
870121	Tractores de carretera para semirremolques – únicamente con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel)
870122	Tractores de carretera para semirremolques – equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) y con motor eléctrico.
870123	Tractores de carretera para semirremolques – equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico.
870124	Tractores de carretera para semirremolques – únicamente propulsado con motor eléctrico.
870129	Los demás.

¹ Las clasificaciones vehiculares se pueden encontrar en el numeral 2 del documento “*Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) Revision 6*”, el cual puede ser consultado en el siguiente enlace: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP.29-78r6e.pdf>



8702	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas
8703	Automóviles destinados para el transporte de personas excluidos aquellos de la partida 8702
8704	Vehículos para transporte de mercancías
8705	Vehículos para usos especiales excluidos los de las demás partidas
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705

Cabe mencionar que las partidas arancelarias antes descritas se encuentran agrupadas en la actividad “Fabricación de vehículos automotores y sus motores” y se excluyen las clasificadas en el capítulo 84 del sistema armonizado.

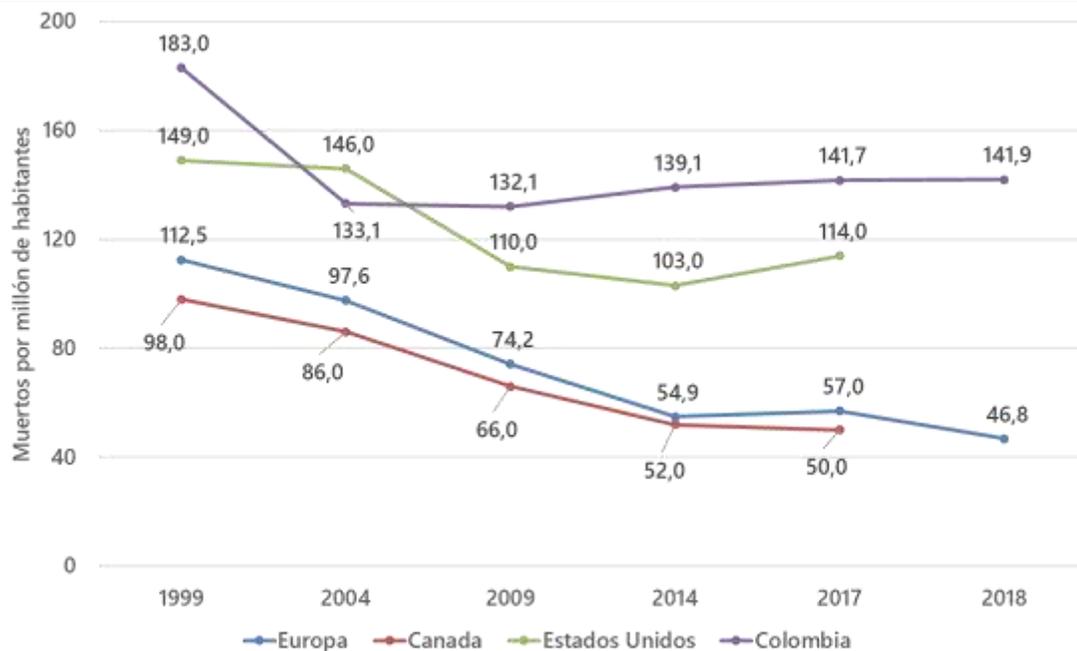
Externalidades positivas en materia de seguridad vial

A su vez, la medida busca generar externalidades positivas en materia de seguridad vial, como resultado de los requisitos de acceso que se establecerán para los carros importados en el marco del contingente.

En el mes de marzo de 2010 la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011 – 2020 como el “Decenio de acción para la seguridad vial” en el cual, se invitó a los gobiernos, organizaciones multilaterales, instituciones y demás partes interesadas a conformar planes cuyo objetivo sea la reducción de las muertes y lesiones por siniestros viales, esto debido a que las muertes causadas por siniestros viales conformaron la tercera mayor causa de defunción a nivel mundial.

Dicha iniciativa tuvo un impacto importante en los países europeos y Canadá, dónde las cifras de muertes por millón de habitantes cayeron significativamente, mientras que en el caso colombiano las cifras de mortalidad por millón de habitantes por siniestros viales se incrementaron, tal como se muestra en la Ilustración :

Ilustración 1. Muertes por siniestros viales 1999 – 2018



Fuente: UNECE, INML, ANSV – Elaboración MinCIT

En 2019, la tasa de muertes por siniestros viales se ubica en 139,5 por cada millón de habitantes de Colombia, muy por encima de los valores registrados en Europa y Canadá. Cabe mencionar que entre las medidas que le permitieron a Canadá y Europa reducir estas cifras de movilidad están las condiciones de infraestructura de transporte, la mejora normativa, desarrollos e implementación tecnológica, entre otros.

La siniestralidad vial tiene un impacto muy fuerte en términos de vidas, lesiones y eso provoca significativos impactos en los sistemas fiscales de los países afectados. Solo para Latinoamérica, la CEPAL estimó un impacto fiscal que se ubica entre 1 y 1,5 puntos del PIB por año. El BID en el estudio *"The costs of road injuries in Latinamerica 2013"*, estimó los gastos en los que incurrió el sistema de salud colombiano por causa de siniestralidad vial en un intervalo entre 600 y 700 millones de dólares al año. En el mismo estudio, se estima el costo estadístico de las vidas y bienestar de las personas afectadas por siniestros viales en un valor que oscila entre los 1.800 y los 11.900 millones de dólares al año.

De igual manera, el estudio *"Costos de la accidentalidad vial en Colombia"* realizado por Fasecolda en 2019 estimó que la siniestralidad vial en el país durante el 2018 tuvo un costo cercano a los 3,6 billones de pesos.

De otro lado, es importante considerar que ningún país latinoamericano está adscrito al Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos; lo que se traduce en una baja adopción de los lineamientos de este Foro en la región.

Finalmente, la OCDE en su iniciativa de "Cero muertes y lesiones de gravedad en accidentes de tránsito", ha adelantado estudios en los cuales estima que la implementación de dispositivos de seguridad vial en los vehículos, tales como "control electrónico de estabilidad" reduciría en un 80%



los accidentes por derrapaje en Europa. El sistema de "frenado autónomo", por su parte, podría reducir la cifra de muertos en la Unión europea en 1.000 casos al año y el "asistente de velocidad inteligente" ayudaría a reducir en un 30% el número de siniestros y en 20% el número de muertos.

Por estas razones, el Decreto exigirá un mínimo de requisitos de seguridad vial para los vehículos que se vayan a importar bajo este instrumento, buscando mejorar estos indicadores y beneficiar los consumidores. Los requisitos de seguridad vial son los siguientes:

Para vehículos de categoría M y N, se buscará, conforme a los criterios establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, teniendo como criterio inicial un avance frente a los reglamentos exigidos en el Decreto 1880 de 2021 renovado por el Decreto 1514 de 2022, el cumplimiento de los siguientes reglamentos

1. **Cumplimiento de reglamento control electrónico de estabilidad.**
2. **Cumplimiento de reglamentos de protección de ocupantes en caso de colisión frontal.**
3. **Cumplimiento de reglamentos de protección de ocupantes en caso de colisión lateral.**
4. **Cumplimiento de reglamentos de protección del ocupante al impacto trasero o posterior.**
5. **Cumplimiento de reglamento sobre dispositivos antiempotramiento.**

1.5 Conceptos y cumplimiento de requisitos para la expedición del proyecto normativo

Para la expedición del proyecto de decreto, el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior en su sesión xxx, celebrada el xx de xxx de 2023, realizó el análisis correspondiente y recomendó la adopción del contingente arancelario IAMAS. Así mismo, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- en su sesión del xx de xx de 2023, emitió concepto favorable y dispuso el tope fiscal para su implementación.

Por otro lado, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, reglamentado mediante Decreto 2897 de 2010, compilado en el Decreto 1074 de 2015, este proyecto de decreto fue enviado a la Superintendencia de Industria y Comercio para que dicha entidad, en su rol como autoridad de competencia, rindiera concepto de abogacía de la competencia respecto de las disposiciones que se adoptarán. Dicha entidad, mediante oficio xxx del x de xxx de 2023, se pronunció sobre el contenido del decreto y efectuó recomendaciones que fueron acogidas en su integridad.

Así mismo, el presente proyecto observó lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 2° de la Ley 1609 de 2013, que señala que los decretos que se expidan en reglamentación de dicha ley, "entrarán en vigencia en un plazo no menor a quince (15) días comunes y no mayor a noventa (90) días comunes después de su publicación en el Diario Oficial".

Por último, respecto de la aplicación a lo dispuesto en el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector de la Presidencia de la República, el presente decreto fue sometido a consulta de la ciudadanía por el término de quince (15) días, a efectos de garantizar la participación pública frente a la integridad de los aspectos abordados en la normativa.



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:

- 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.

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

El presente proyecto de decreto modifica transitoriamente el Decreto 1881 de 2021 y deroga el artículo 3 del Decreto 2051 del 13 de noviembre de 2019 en su aplicación para los vehículos clasificados en las categorías M y N que corresponde a las subpartidas arancelarias 8702401000, 8702409010, 8702409090, 8703801000, 8703809000, 87046010 y 87046090.

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 reglamentaria del Presidente de la República prevista en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, y en desarrollo de las Leyes 7 de 1991 y 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 de cuatro años.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

Se está pendiente de la valoración por parte del CONFIS.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

El Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- emitirá concepto respectivo.

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

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

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

Extracto de Acta XXX del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria	Aplica
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	No Aplica
Informe de observaciones y respuestas	Aplica
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio	Aplica
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	No Aplica
Otro:	Extracto de Acta XXX del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior

Aprobó:

JULIÁN ALBERTO TRUJILLO MARÍN
Jefe Oficina Asesora Jurídica
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo



MAURICIO ANDRÉS SALCEDO MALDONADO
Jefe Oficina de Asuntos Legales Internacionales
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo