

REPUBLICA DE COLOMBIA

C O N F I S

CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL

**DIFERIMIENTO ARANCELARIO A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS
HÍBRIDOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS ELÉCTRICOS ENCHUFABLES DE LAS
SUBPARTIDAS ARANCELARIAS 8702.20.10.00, 8702.30.10.00, 8703.40.10.00,
8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00,
8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8704.90.11.00, 8704.90.21.00, 8704.90.31.00 Y
8704.90.41.00**

**COMITÉ DE ASUNTOS ADUANEROS, ARANCELARIOS Y DE COMERCIO
EXTERIOR**

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 17 /2021

13 de julio de 2021

**CIRCULACIÓN
MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL**

REPÚBLICA DE COLOMBIA

1 SOLICITUD

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo somete a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) la reducción del arancel al 5% para la importación de vehículos híbridos eléctricos e híbridos eléctricos enchufables de las subpartidas arancelarias 8702.20.10.00, 8702.30.10.00, 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8704.90.11.00, 8704.90.21.00, 8704.90.31.00 Y 8704.90.41.00, hasta el 31 de diciembre de 2021.

Esta solicitud fue recomendada por el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior (en adelante Comité Triple A), en la sesión extraordinaria 348 del 8 de junio de 2021, dado que esta es una medida de política pública que viene del Plan de Nacional de Desarrollo 2018-2022, y es coherente y necesaria con la política de mejoramiento de calidad del medio ambiente, y del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, accediendo a la transición energética y tecnológica para una movilidad ambientalmente sostenible y segura, así como avanzar en el logro de las mejoras en eficiencia y se cumplan las metas establecidas en emisiones de gases de efecto invernadero.

Se presenta esta solicitud ante el CONFIS, teniendo en cuenta que el artículo 18 del Decreto 3303 dispone que las medidas que tengan impacto fiscal se someterán al concepto del CONFIS. Por lo tanto, la recomendación del Comité Triple A se pone a consideración del CONFIS para que autorice un espacio fiscal para la reducción del arancel al 5% para la importación de estos tipos de vehículos híbridos hasta el 31 de diciembre de 2021.

2 DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO

Cuadro 1. Descripción de los productos

Subpartida	Descripción Arancelaria	Pcc. Nal.	Arancel	CUODE
			Col.	
8702.20.10.00	- Equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diesel) y con motor eléctrico: - - Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor.	NO	35%	920
8702.30.10.00	- Equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diesel) y con motor eléctrico: - - Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor.	NO	35%	920
8703.40.10.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por	NO	35%	250

CIRCULACION: MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL

Subpartida	Descripción Arancelaria	Pcc. Nal.	Arancel	CUODE
			Col.	
	chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - Con tracción en las cuatro ruedas			
8703.40.90.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - Los demás	NO	35%	250
8703.50.10.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi- diesel) y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - Con tracción en las cuatro ruedas	NO	35%	250
8703.50.90.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi- diesel) y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - - Los demás	NO	35%	250
8703.60.10.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - Con tracción en las cuatro ruedas	NO	35%	250
8703.60.90.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - Los demás	NO	35%	250
8703.70.10.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi- diesel) y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - Con tracción en las cuatro ruedas	NO	35%	250
8703.70.90.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi- diesel) y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - Los demás	NO	35%	250
8704.90.11.00	-- Vehículos equipados para la propulsión con motor de	NO	35%	920

Subpartida	Descripción Arancelaria	Pcc. Nal.	Arancel	CUODE
			Col.	
	embolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - - De peso total con carga máxima inferior a 4,537 t			
8704.90.21.00	-- Vehículos, equipados para la propulsión con motor de embolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica: - - - De peso total con carga máxima inferior a 4,537 t	NO	35%	920
8704.90.31.00	- - - De peso total con carga máxima inferior a 4,537 t	NO	35%	920
8704.90.41.00	- - - De peso total con carga máxima inferior a 4,537 t	NO	35%	920

Fuente: Comité Triple A, 2021

3 ANTECEDENTES

El Decreto 1116 del 29 de junio de 2017 redujo el arancel hasta el año 2027 al cero por ciento (0%) para vehículos eléctricos y cinco por ciento (5%) para vehículos híbridos eléctricos alimentados con y sin fuente alterna sujeto a un contingente anual.

Posteriormente el Decreto 2051 de 2019 modificó el Decreto 1116 y eliminó el contingente para vehículos eléctricos y adicionalmente concedió un arancel del 5% para vehículos dedicados a gas sin contingente que limite el beneficio.

En sesión 346 del 16 de abril de 2021 el Comité Triple A evaluó la solicitud presentada por ANDEMOS coadyuvada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el sentido de eliminar el cupo que hoy en día existe para los vehículos híbridos eléctricos e híbridos eléctricos enchufables de las Subpartidas Arancelarias 8702.20.10.00, 8702.30.10.00, 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8704.90.11.00, 8704.90.21.00, 8704.90.31.00 Y 8704.90.41.00 y mantener arancel del 5% de manera permanente.

El propósito de la eliminación del cupo, que está establecido en 2.300 vehículos para el año 2021, es que se deje libre y que se permita importar estos vehículos con un arancel del 5% de manera permanente y no como está previsto en el tiempo en el Decreto 1116 del 2017, para vehículos híbridos eléctricos e híbridos eléctrico enchufable que están vinculados al transporte de personas, vehículos familiares y también a los vehículos de carga de baja capacidad.

Los vehículos híbridos eléctricos son un paso transitorio para la electrificación de la flota vehicular. Sin embargo, se proyecta que los contingentes anuales que dan

preferencias arancelarias a los vehículos híbridos eléctricos se consumirán en el primer semestre del año 2021, dificultando los compromisos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por el Gobierno Nacional.

El Comité Triple A, el 16 de abril de 2021 recomendó por unanimidad la eliminación de los contingentes establecidos en el Decreto 1116 de 2017 para los vehículos híbridos, clasificados en las subpartidas arancelarias 8702.20.10.00, 8702.30.10.00, 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8704.90.11.00, 8704.90.21.00, 8704.90.31.00 y 8704.90.41.00, y de mantener el arancel del cinco por ciento (5%) de manera permanente.

Lo anterior, teniendo en cuenta que hace parte de una política pública, impulsada por el Gobierno Nacional de manera decidida, la cual se enmarca en el Plan Nacional de Desarrollo, que apunta a los objetivos de mejoramiento del aire, de reducción de gases de efecto invernadero, y se observó que de acuerdo con la información suministrada por la DIAN para el año 2021 el cupo está agotado hacia la 1ª semana de abril, lo que obliga a tomar decisiones de política pública, por lo cual el Comité consideró la solicitud totalmente razonable.

El diferimiento se presentó bajo una estimación de cero (0) costo fiscal, por lo tanto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicitó una revisión del mismo.

Debido a que es un diferimiento permanente el Ministerio de Hacienda adoptó un cambio de metodología en la estimación de costo fiscal que implica calcular un costo fiscal por los próximos 10 años, de acuerdo con las proyecciones de las importaciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP).

La nueva metodología del Costo Fiscal¹ da como resultado \$ 735.718 millones para 10 años entre 2021 y 2030. A la luz de este costo se considera no oportuno presentar esta solicitud ante el CONFIS.

3.1 CONCEPTOS TÉCNICOS

La solicitud contó con los conceptos de los tres ministerios que se involucran en la política pública sobre la introducción de tecnologías menos contaminantes y más eficientes para fomentar la renovación tecnológica del parque automotor, así:

¹ Oficio 100219326-00765 del 4 de junio de 2021 - Coordinación de Estudios Económicos de la DIAN.

3.1.1 MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, quien además de exponer sus argumentos que justifica la necesidad de establecer una política a largo plazo para este tipo de tecnología, eliminando los cupos en cantidad y tiempo y así brindar esa estabilidad jurídica y comercial para quienes están interesados en importar vehículos híbridos, apoyó la solicitud de ANDEMOS de eliminar los contingentes y reducir de forma permanente el arancel al 5% de los vehículos híbridos.

3.1.2 MINISTERIO DE TRANSPORTE

El Ministerio de Transporte, indicó que eliminar el contingente para los vehículos híbridos, permitirá:

1. Generar beneficios equivalentes frente a los que actualmente tienen los vehículos dedicados a gas natural.
2. Promover el ingreso al país de vehículos de bajas emisiones que permitan alcanzar las metas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, del CONPES 3943 de 2018 y del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, accediendo a la transición energética y tecnológica para una movilidad ambientalmente sostenible y segura.

3.2 MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA

El Ministerio de Minas y Energía también emitió un concepto favorable, y particularmente el Viceministerio de Energía, que considera que ese beneficio del 5% del arancel para esos vehículos híbridos generará facilidades en el mercado para esta tecnología. Le concederá un beneficio, el cual, ya está dado en el caso de los vehículos, a gas, lo que ofrecerá beneficios ambientales y energéticos en comparación con tecnología de combustión.

Asimismo, manifestó que el país va a avanzar en el logro de las mejoras en eficiencia y se cumplan las metas establecidas en emisiones de gases de efecto invernadero, lo que redundará en una mejor calidad de aire, mejoras en la salud de los colombianos y finalmente el logro de un sector energético sostenible comprometido en la transformación.

4 JUSTIFICACIÓN

El Comité Triple A en su recomendación de la sesión del 8 de junio, tuvo en cuenta la solicitud de diferimiento arancelario para los vehículos híbridos que, había sido aprobada en el mes de abril, y que con la presente solicitud se estaría

acotando el periodo para que el diferimiento arancelario del 5%, aplique hasta el 31 de diciembre de 2021.

Así mismo, el Comité se pronunció a favor de mantener la vigencia del decreto 1116 para los años siguientes, y recomendó revisar a más tardar a principios del año 2022 la pertinencia de prorrogar el diferimiento arancelario a 5% en las mismas condiciones. Dado que esta es una medida de política que viene del Plan de Nacional de Desarrollo 2018-2022, y es coherente y necesaria con la política de mejoramiento de calidad del medio ambiente.

En efecto, Colombia al suscribir el Acuerdo de París se comprometió a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 20%, respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030, lo cual se adoptó en la normativa interna a través de la Ley 1844 de 2017.

Mediante la Ley 1931 de 2018, se establecieron las directrices para la gestión del cambio climático. En esta Ley, el sector transporte se define como uno de los seis sectores prioritarios de la economía en los que se debe intervenir, para lograr el cumplimiento de estos compromisos. Con el fin de dar cumplimiento a estos compromisos, Colombia definió unas metas y estrategias, así como una hoja de ruta mediante la expedición del documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES 3918, Estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, se identifican las intervenciones para impulsar el uso eficiente de recursos y la reconversión de actividades hacia procesos limpios y bajos en carbono, en articulación con las políticas nacionales de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, crecimiento verde, mejoramiento de la calidad del aire y cambio climático.

En tal sentido, se señala que es necesario aumentar el ingreso de vehículos limpios a través de la formulación e implementación de una estrategia que fomente el transporte sostenible en los modos de transporte terrestre, fluvial y férreo, así como el fomento a la movilidad urbana sostenible.

Según estudio del Departamento Nacional de Planeación – DNP, los costos en la salud asociados a la contaminación del aire urbano ascienden a \$15,4 billones, equivalentes al 1,93% del PIB de 2015 y relacionados con 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

En este sentido, evaluado el tema, el Comité Triple A ratificó por unanimidad acotar lo aprobado en el mes de abril de 2021, para que el diferimiento arancelario del 5% para la importación de vehículos híbridos de las subpartidas antes relacionadas, se aplique hasta el 31 de diciembre de 2021 y se mantengan las

consideraciones de los cupos de importación para los años siguientes y con la revisión a principios del otro año, antes de que se dé el vencimiento del cupo.

A su vez los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Minas y Energía realizaron un análisis más detallado con el fin de realizar una aproximación sobre las implicaciones de la medida en términos económicos, obteniendo los siguientes resultados:

4.1 IMPACTO AMBIENTAL

Para este análisis se evaluaron dos aspectos, el primero asociado a las emisiones evitadas de CO₂ y el segundo frente a los beneficios en salud humana derivados de cambios en la calidad del aire. Se compararon los escenarios del potencial de ingreso de vehículos de combustión interna convencionales (IVEC) frente a los vehículos híbridos (HEV), de acuerdo con las proyecciones realizadas por la DIAN². En ambos casos se empleó la misma información de base como son el número de vehículos a incorporar, factores de emisión de vehículos definidos convencionales e híbridos por la Agencia Europea, factor de actividad promedio (km recorridos/año) y el tiempo de uso promedio de los vehículos, cuyos resultados se presentan a continuación:

4.1.1 EMISIONES EVITADAS DE CO₂

Cuadro 2. Datos de entrada

Parámetro	Unidad	Valor	Fuente
Factor de actividad	Km/año	15.000	CALAC (2020)
Tiempo de uso (TdU)	años	14	CALAC (2020)
Costo emisión CO ₂	USD/tCO ₂	25	CEPAL (2019)
Factor emisión IVEC	gr CO ₂ /km	210	Agencia Europea
Factor emisión HEV	gr CO ₂ /km	107	Agencia Europea
Número de vehículos	un	1.085	DIAN
Tasa de cambio USD	COP	3756	https://www.dolar-colombia.com/ Consultado 29 de junio de 2021
Tasa de descuento	%	2	

Fuente: Comité Triple A, 2021

A partir de estos datos se calcularon las emisiones de los vehículos de combustión (ICEV) y los vehículos híbridos (HEV) durante su tiempo de uso y los costos asociados, tomando como referencia el costo de la emisión de CO₂ sugerido por la

² Para el caso de cálculos de beneficios en salud humana derivados de cambios en la calidad del aire, se tomaron factores de emisión de IVEC equivalente a Euro 2 que tradicionalmente circula por las vías del país frente a un vehículo híbrido (HEV) Euro 4, que es el que se espera ingrese al parque automotor colombiano con la reducción de arancel.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2019), le cual se considera un escenario discreto considerando que actualmente en el mercado este costo se duplica³.

Cuadro 3. Resultados

<i>Emisión ICEV (ton)</i>	<i>Emisión HEV (ton)</i>	<i>Emisión evitada (ton)</i>	<i>Costo emisión anual evitada CO₂ (USD)</i>	<i>Costo emisión evitada CO₂- TdU (USD-VPN)</i>
3.418	1.741	1.676	\$ 41.908	\$ 507.350

Fuente: Comité Triple A, 2021

4.1.2 BENEFICIOS EN SALUD HUMANA DERIVADOS DE CAMBIOS EN LA CALIDAD DEL AIRE

A partir de la alianza entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Swisscontact y el Programa Clima y Aire Limpio en Ciudades de América Latina (CALAC+), desarrollado para 4 países (Colombia, Perú, Chile y México), cuyo objeto es “reducir los contaminantes atmosféricos dañinos en las capitales latinoamericanas mediante el despliegue de motores libres de hollín en el transporte público urbano y maquinaria off-road para proteger la salud humana y mitigar el cambio climático”⁴, se desarrollaron tres herramientas, que permiten la realización de análisis en la toma de decisiones.

Una de dichas herramientas es la denominada HEBASH que permite la evaluación de beneficios ambientales y en salud humana derivados de cambios en la calidad del aire. La herramienta permite la cuantificación de impactos en salud humana derivados de cambios en emisiones o bien asociados al cumplimiento de una meta de calidad del aire para el PM_{2,5}. Para este caso específico se empleó el esquema metodológico asociado a la reducción de emisiones ingresada por el usuario, como se muestra a continuación.

Ilustración 1. Diagrama de la metodología utilizada en HEBASH, cuando el usuario ingresa cambios en las emisiones contaminantes



Fuente: Manual de HEBASH – Herramienta para la evaluación de beneficios ambientales y en salud humana derivados de cambios en la calidad del aire

³ <https://www.sendeco2.com/es/precios-co2>

⁴ <https://www.swisscontact.org/es/proyectos/clima-y-aire-limpio-en-ciudades-de-america-latina-calac>

Entre los datos sensibles para el análisis realizado a través de esta herramienta se tiene el valor estadístico de la vida (VSL), para lo cual se tomó como referencia el recomendado por la OCDE y el factor emisión-concentración (FEC) para lo cual se tomó el de Chile transferido a las condiciones de Bogotá, que es el valor más cercano a las condiciones del país.

El factor de emisión concentración - FEC relaciona la reducción de las emisiones con la disminución de las concentraciones en el aire. Estos se determinan usando modelos de dispersión y transporte de sustancias en el aire, los que están basados principalmente en ecuaciones matemáticas que simulan el comportamiento de una sustancia en la atmósfera, al incorporar dinámicas de transporte de aerosoles, geografía del lugar, relieves, así como también el patrón de comportamiento de los vientos y los procesos físicos y químicos en el ambiente. Con estos datos de entrada, se determinan los FEC que permiten relacionar las emisiones de PM_{2,5} con los niveles de concentración que se generan en los receptores de interés⁵.

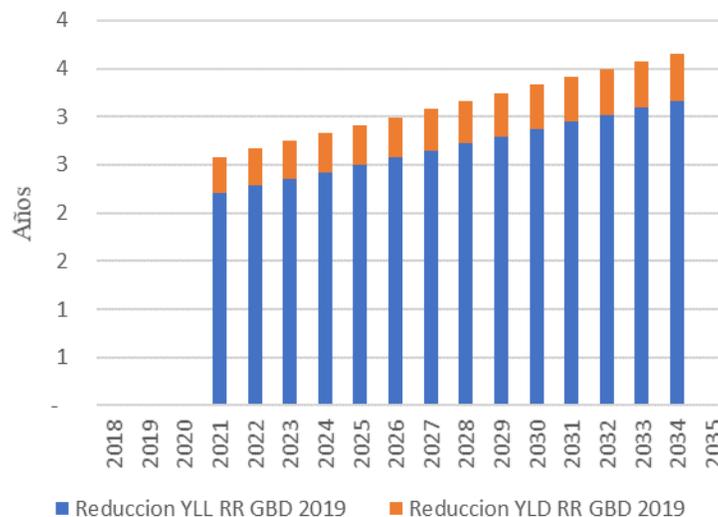
Tal como se realizó en el caso del análisis para el CO₂, se empleó el número de vehículos a ingresar durante 2021, factores de emisión, el tiempo de uso y como se mencionó previamente el valor estadístico de la vida y el factor emisión-concentración definido en la herramienta para Bogotá. Es importante mencionar que esta herramienta emplea información de los últimos estudios epidemiológicos disponibles a nivel internacional (RR GDB), información base para la corrida de HEBASH.

Como resultado de la modelización realizada se calcula que los *beneficios en mortalidad evitada* por causas atribuibles a la contaminación, para el escenario de línea base y de **reducción de emisiones o concentraciones ascienden a USD\$ 7.278.458.**

Adicional a lo anterior, la herramienta permite determinar los años de vida perdidos (YLL), años vividos con discapacidad (YLD) y años de vida ajustados por discapacidad (DALYs). En este sentido y a partir de la información de entrada se presenta lo siguiente:

⁵ Efecto directo e indirecto de la dispersión de las emisiones industriales sobre la regulación ambiental, 2015.

Ilustración 2. Reducción DALYs causas específicas RR GBD 2019, Bogotá Colombia



Fuente: Herramienta HEBASH, 2021.

Dado lo anterior, es claro que la medida no sólo presenta unos beneficios económicos en términos de reducción de emisiones de CO₂ y beneficios en mortalidad evitada, sino que también tiene unos beneficios en lo que respecta a los efectos de la contaminación en la población, no sin antes señalar que el análisis realizado no contempla costos asociados a salud por hospitalización, medicamentos e incapacidad, y morbilidad, entre otros.

4.2 IMPACTO DE CONSUMO ENERGÉTICO

Se comparó el consumo energético entre la tecnología híbrida y la convencional, identificando un ahorro en gasolina, debido a la eficiencia energética de los híbridos. Este análisis se basa en el rendimiento vehicular (km/gal) y el recorrido en kilómetros promedio de estos vehículos al año. Como resultado en el año base 2021, se obtuvo un ahorro energético de 97.861 galones de gasolina al ingresar 1.085 vehículos híbridos.

Cuadro 4. Consumo energético

Número de vehículos 2021	ICEV Consumo gal/año	HEV Consumo gal/año	PHEV Consumo gal/año	Ahorro (gal/año)
1085	282.913	171.426	13.626	97.861

Fuente: Comité Triple A, 2021

Esto implica un **beneficio social** para los usuarios de los vehículos híbridos, representando un ahorro de \$ 834 millones de pesos para el año 2021 debido a la reducción de consumo de gasolina. Si se analiza este beneficio TdU de 14 años,

se calcula un **ahorro aproximado de \$10.099 millones de pesos** por disminución en el consumo de combustible.

Adicionalmente, se analiza el **ahorro de la nación**, calculado con base en la diferencia entre la reducción de aporte al Fondo de estabilización de precio (FEPC) por parte del gobierno y los impuestos no recaudados. Este valor equivale a \$94 millones de pesos. Si se analiza este beneficio en un periodo de tiempo de 14 años, se obtiene un ahorro **de \$1.142 millones de pesos**, representado en la disminución de aportes realizados por la nación sobre los galones de gasolina ahorrados por la operación de los vehículos híbridos.

Cuadro 5. Ahorro a la Nación

Reducción de aporte FEPC COP/año	Impuesto Nacional a la gasolina COP/año	IVA COP/año	Impuesto al carbono COP/año	IVA sobre el margen mayorista COP/año	Ahorro a la Nación COP/año
185'936.373	48'886.098	20'838.574	14'003.945	7'842.238	94'365.518

Fuente: Comité Triple A, 2021

4.3 RESULTADOS

Como resultado de los análisis realizados se identificaron unos beneficios económicos, así:

Cuadro 6. Beneficios económicos

IMPACTO	BENEFICIOS	
	USD	COP (millones)
Emissiones evitadas de CO ₂	\$ 507.350	\$ 1.905,6
Beneficios salud humana / Calidad del Aire	\$ 7.278.458	\$ 27.337,8
Ahorro nación / Reducción energético	\$ 304.157	\$ 1.142,4
TOTAL	\$ 8.089.965	\$ 30.385,9

Fuente: Comité Triple A, 2021

Adicionalmente a estos valores analizados, se calculó un beneficio a la sociedad por el ahorro en el consumo de combustible por la operación de vehículos híbridos de USD \$2.688.990 equivalentes a \$10.099 millones de pesos.

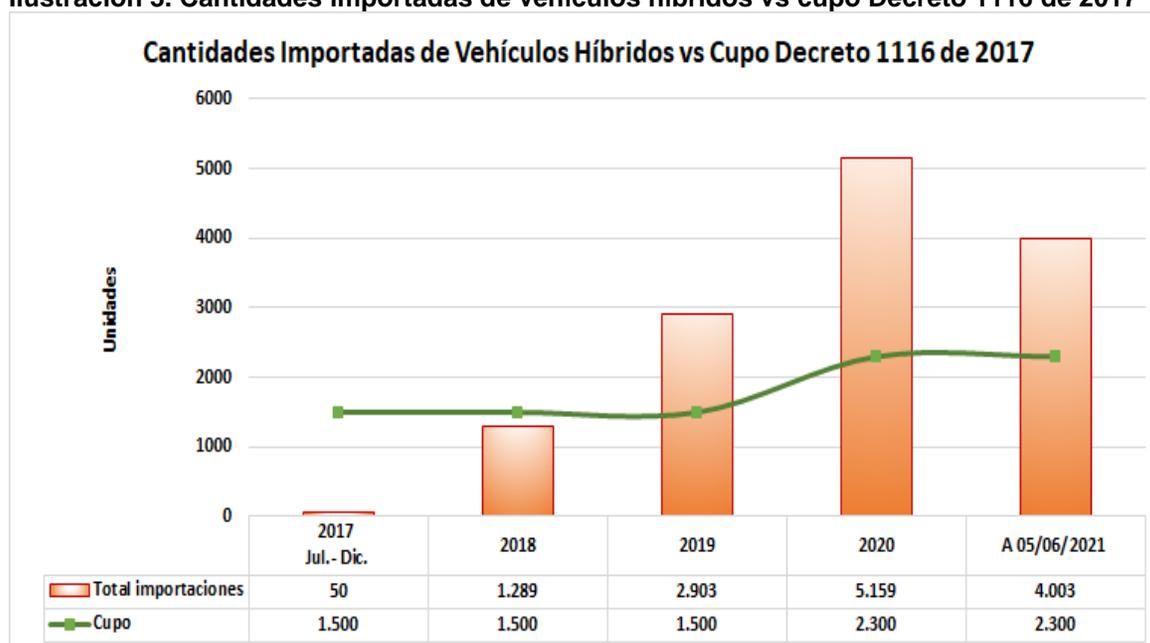
Por otro lado, es importante resaltar que, para el análisis de beneficios en salud humana derivados de cambios en la calidad del aire, no se contemplaron los costos asociados a salud por hospitalización, medicamentos e incapacidad, y morbilidad, entre otros.

4.4 COMPORTAMIENTO DE LAS IMPORTACIONES DE VEHICULOS HÍBRIDOS

En el artículo 2° del Decreto 1116 del 29 de junio de 2017, los vehículos híbridos están clasificados por 14 subpartidas arancelarias¹, de las cuales entre julio de 2017 y enero de 2021, sólo registraron importaciones las subpartidas 8702.30.10.00, 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00 y 8704.90.11.00.

4.4.1 VOLÚMENES TOTALES IMPORTADOS

Ilustración 3. Cantidades importadas de vehículos híbridos vs cupo Decreto 1116 de 2017



Fuente: Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de Base de datos DIAN

Al revisar las importaciones agregadas, durante el segundo semestre de 2017, cuando entró en vigor el cupo con el arancel preferencial del 5%, se importaron 50 unidades de vehículos híbridos. En los años 2018, 2019 y 2020, las importaciones de estos vehículos se incrementaron en 2.478%, 125% y 78%, respectivamente.

Con base en la información suministrada por la DIAN al 5 de junio de 2021, se han importado 4.003 unidades de vehículos híbridos.

4.4.2 ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES

Cuadro 7. Unidades importadas de vehículos híbridos

Unidades Importadas de Vehículos Híbridos						
Origen	Arancel 2021	2017 Jul.- Dic.	2018	2019	2020	A 05/06/2021
Con Acuerdo		40	1.224	2.778	4.609	3.232
Brasil	0%			587	2.111	1.380
Unión Europea-UE	0% y 6,4%*	30	341	1.026	880	709
Corea del Sur	14%		830	798	268	301
Estados Unidos	0%	10	52	320	1.291	722
México	0%		1	42	51	81
Canadá	0%			5	5	2
Reino Unido	0% y 6,4%*				3	37
Sin Acuerdo		10	65	125	550	771
Japón	35%	9	15	25	478	771
China	35%	1	50	100	72	
Total importaciones		50	1.289	2.903	5.159	4.003
Cupo		1.500	1.500	1.500	2.300	2.300

Cálculos Subdirección de Prácticas Comerciales a partir de Base de datos DIAN

Entre julio de 2017 y 5 de junio de 2021, el 88,65% de las importaciones tuvo como origen países con acuerdo comercial vigente, siendo los principales proveedores Brasil, Unión Europea-UE, Corea del sur y Estados Unidos. No obstante, parte de estos vehículos importados no tienen el arancel en 0% porque no ha terminado el proceso de desgravación. Es el caso de la Unión Europea y Reino Unido que algunas de las subpartidas registran una tasa de 6,40% de arancel, y Corea del Sur que para el total de subpartidas registra un arancel del 14%.

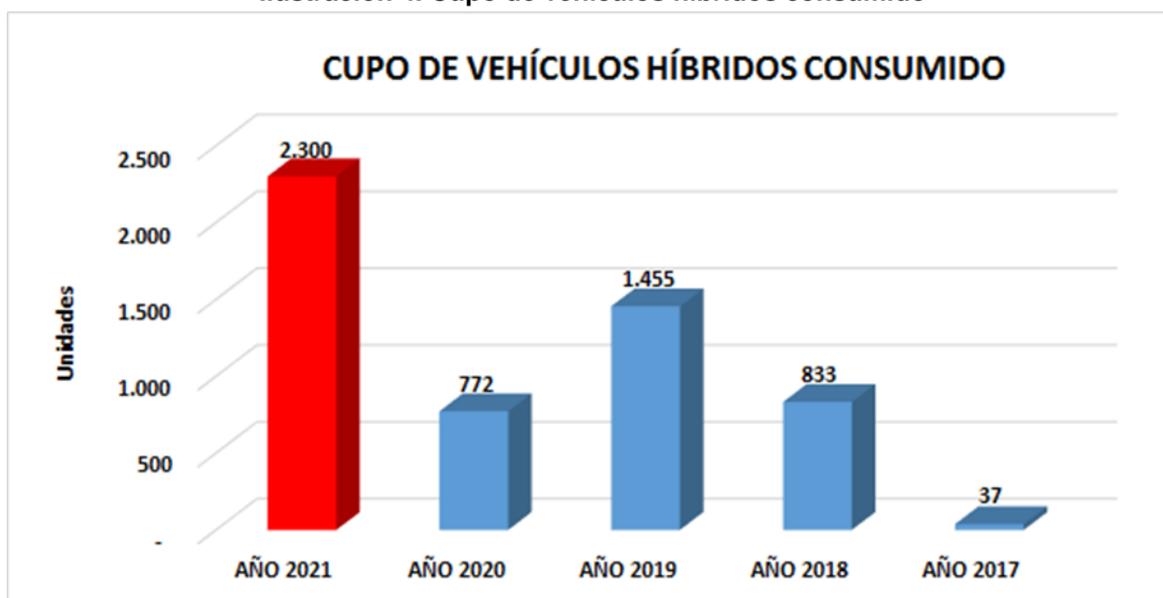
Al respecto, se informa que el arancel de las importaciones desde Corea del Sur, será del 0% a partir de 2025, y, las importaciones de las subpartidas 8702.30.10.00 y 8704.90.11.00 originarias de la Unión Europea y Reino Unido, el arancel será de 0% a partir de 2023.

En lo que respecta a las importaciones desde países sin acuerdo comercial vigente, que para este caso son Japón y la República Popular China, en conjunto representan el 11,35%.

4.5 INFORME TOTAL DEL COMPORTAMIENTO DEL CUPO DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS

La Subdirección de Gestión de Comercio Exterior de la DIAN, mediante correo electrónico del 8 de abril remitió la siguiente información sobre la utilización del cupo de vehículos híbridos.

Ilustración 4. Cupo de vehículos híbridos consumido



AÑO	CONSUMIDO	CUPO	DISPONIBLE	% CONSUMO
AÑO 2021	2.300	2.300	-	100%
AÑO 2020	772	2.300	1.528	34%
AÑO 2019	1.455	1.500	45	97%
AÑO 2018	833	1.500	667	56%
AÑO 2017	37	1.500	1.463	2%

Fuente: Subdirección de Gestión de Comercio Exterior de la DIAN.

De acuerdo con la anterior información, desde que se encuentra vigente el cupo, la mayor utilización se presentó en 2019 y 2021, siendo utilizado en 97% y 100%, respectivamente.

De esta información, es importante resaltar que para 2021, el cupo establecido, ya fue asignado en su totalidad.

5 COSTO FISCAL DEL DIFERIMIENTO ARANCELARIO

De acuerdo con estimaciones de la DIAN, el costo fiscal del diferimiento arancelario se presenta en el cuadro siguiente.

Cuadro 8. Costo fiscal
Cifras en millones de pesos

Concepto	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029	Año 2030
Unidades	1.085	1.280	753	922	1.092	1.264	1.428	4.600	4.780	4.967
Valor gravado importado CIF (US\$ millones)	27,3	32,2	18,9	23,2	27,5	31,8	35,9	115,7	120,3	125,0
Valor gravado importado (\$ millones)	100.104	35.037	6.757	41.794	5.005	5.255	10.261	30.031	1.502	31.533
% arancel	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%
Valor arancel sin diferimiento (\$ millones)	35.037	42.201	25.348	31.688	38.319	45.286	52.237	171.803	182.274	193.383
Valor IVA sin diferimiento del arancel (\$ millones)	6.757	8.139	4.888	6.111	7.390	8.734	10.074	33.133	35.153	37.295
Total tributos sin diferimiento en el arancel (\$ millones)	41.794	50.340	30.236	37.800	45.709	54.020	62.311	204.936	217.427	230.678
Valor arancel con diferimiento al 5% en el arancel (\$ millones)	5.005	6.029	3.621	4.527	5.474	6.469	7.462	24.543	26.039	27.626
Valor IVA con diferimiento del arancel (\$ millones)	5.255	6.330	3.802	4.753	5.748	6.793	7.835	25.770	27.341	29.007
Total tributos con diferimiento al 5% en el arancel (\$ millones)	10.261	12.359	7.423	9.280	11.222	13.262	15.298	50.314	53.380	56.634
Costo fiscal arancel (\$ millones)	30.031	36.173	21.727	27.161	32.845	38.817	44.774	147.259	156.235	165.757
Costo fiscal IVA (\$ millones)	1.502	1.809	1.086	1.358	1.642	1.941	2.239	7.363	7.812	8.288
Total costo fiscal (\$ millones)	31.533	37.981	22.813	28.520	34.487	40.758	47.013	154.622	164.047	174.044
Total costo fiscal acumulado (\$ millones)		69.514	92.327	120.847	155.334	196.092	243.105	397.727	561.774	735.818

Fuente: Declaraciones de importación - formulario 500. Base Estadística certificada. CEE. SGAO. DIAN Oficio 4 junio 2021 con No. 100219326-00765

La Coordinación de Estudios Económicos de la DIAN, estima que el costo fiscal de reducir el arancel al 5% para el año 2021 estaría en el orden de \$31.533 millones de pesos.

Este costo fiscal se hace teniendo en cuenta el costo de oportunidad que resultaría del ingreso fiscal que se deja de percibir por el diferimiento arancelario solicitado. Sin embargo, este cálculo no tiene en cuenta que, en ausencia del diferimiento, muy probablemente no se importarían estos vehículos desde orígenes con 35% de nivel arancelario. Se han tenido varias conversaciones con el sector privado que argumentan de no darse el diferimiento arancelario no resulta viable la importación de estos vehículos.

Por tanto, se podría argumentar que el verdadero costo de oportunidad fiscal de la medida solicitada es negativo, resultante del ingreso fiscal por concepto de aranceles que dejaría de percibir el fisco de no aprobarse el diferimiento solicitado.

6 RECOMENDACIÓN

El Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior en su sesión Extraordinaria N° 348 del 8 de junio de 2021, evaluó y recomendó, la reducción del arancel al 5% para la importación de vehículos híbridos eléctricos e

híbridos eléctricos enchufables de las subpartidas arancelarias 8702.20.10.00, 8702.30.10.00, 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8704.90.11.00, 8704.90.21.00, 8704.90.31.00 Y 8704.90.41.00., hasta el 31 de diciembre de 2021, dado que esta es una medida de política pública que viene del Plan de Nacional de Desarrollo 2018-2022, y es coherente y necesaria con la política de mejoramiento de calidad del medio ambiente

Además, el Comité consideró que es una medida de urgencia para dar solución a los vehículos que estuvieran esperando ingreso en puertos, ante la problemática de no poder expedir oportunamente la eliminación del contingente a que están sujetos los vehículos híbridos eléctricos de las subpartidas arancelarias mencionada, y de mantener un arancel del 5% establecido en el Decreto 1116 del 29 de junio de 2017, recomendado por el en adelante Comité Triple A en sesión 346 del 16 de abril de 2021.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo somete a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) la reducción del arancel al 5% para la importación de vehículos híbridos eléctricos e híbridos eléctricos enchufables de las subpartidas arancelarias 8702.20.10.00, 8702.30.10.00, 8703.40.10.00, 8703.40.90.00, 8703.50.10.00, 8703.50.90.00, 8703.60.10.00, 8703.60.90.00, 8703.70.10.00, 8703.70.90.00, 8704.90.11.00, 8704.90.21.00, 8704.90.31.00 Y 8704.90.41.00, hasta el 31 de diciembre de 2021.