



SECTOR AUTOMOTOR ANUARIO 2021

 **ANDEMOS**
ASOCIACION NACIONAL DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE

Editorial

- El sector automotor y su importancia en la economía colombiana.

Asociados

- Directorio marcas asociadas.

Generalidades del sector

- Los avances de Colombia en movilidad eléctrica.
- Aranceles vehiculares según acuerdos comerciales de Colombia.

Cifras del sector

- Cifras de matrículas a nivel mundial 2021.
- Cifras de matrículas en Colombia 2021.
- Evolución del parque automotor en Colombia.

Encuesta de opinión sector automotor

- Encuesta de opinión sector automotor 2021.

Normativa ambiental

- Resolución 1326 de 2017.
- Resolución 0372 de 2009.
- Resolución 0910 de 2008, modificada por la resolución 1111 de 2013.

Editorial

El sector automotor y su importancia en la economía colombiana

A lo largo de la historia todos los episodios de crecimiento y desarrollo han involucrado a la movilidad, esta siempre se ha asociado con el acceso a los medios de sustento. En la actualidad, el trabajo sigue siendo una de las principales motivaciones que impulsan a las personas a trasladarse dentro o fuera de sus territorios.

En Colombia, el sector no ha sido ajeno a ese aporte, de acuerdo con el *estudio de impacto del sector automotor en la economía colombiana* realizado por ANDEMOS, esta industria aporta alrededor de 160 billones de pesos en valores agregados encadenados, equivalente al 17% del PIB para el año 2017. El 25% del aporte proviene de la remuneración al trabajo, 52% de la remuneración del capital y 22% por concepto de impuestos.

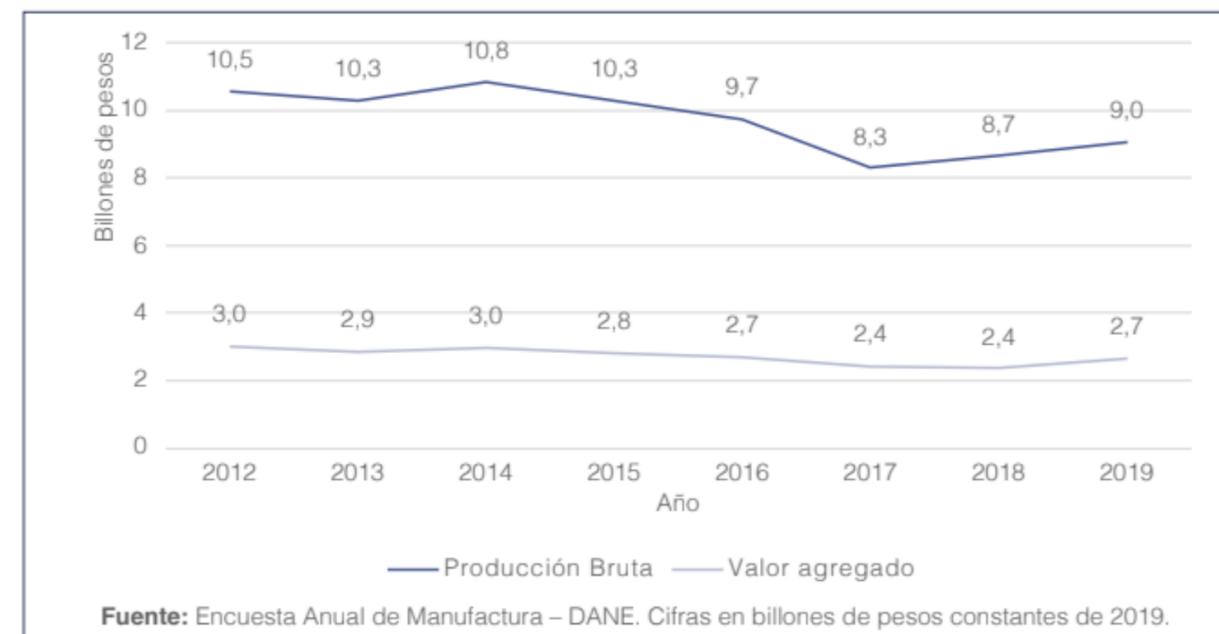
Es de destacar que el aporte de valor agregado encadenado de impuestos directos e indirectos del sector fue de 35.5 billones de pesos, lo que representa un 14,5% del Presupuesto General de la Nación aprobado para ese mismo año.

Asimismo, la actividad encadenada de comercio y fabricación de vehículos representa una importante fuente de empleo, generando en toda su cadena productiva 434.000 plazas derivadas del ejercicio de encadenamiento de las actividades del comercio y manufactura de vehículos.

En términos de empleo, durante 2019, el sector automotor ocupó a más de 23.000 personas en el segmento industrial, lo que corresponde al 3,3% del total de ocupados industriales a nivel nacional (el 56% de las personas ocupadas en el sector de automotores se clasifica como personal remunerado permanente).

El 72% del empleo sectorial antes descrito corresponde al subsector de automóviles y el restante 28% al subsector de motocicletas. Así, el subsector de automóviles registró cerca de 17.000 ocupados, el 47% de ellos dedicados a la fabricación de partes, piezas y accesorios y el 36% dedicados a la producción de carrocerías. Por otro lado, en el subsector de motocicletas se registraron cerca de 6.500 empleos formales en el mismo.

Producción bruta y valor agregado industrial del sector automotor (2012-2019)



Además, el estudio identificó que, por cada peso de producción bruta en el sector automotor, se generan 1,74 pesos en valor agregado para la economía por efecto de los multiplicadores a través de los encadenamientos.

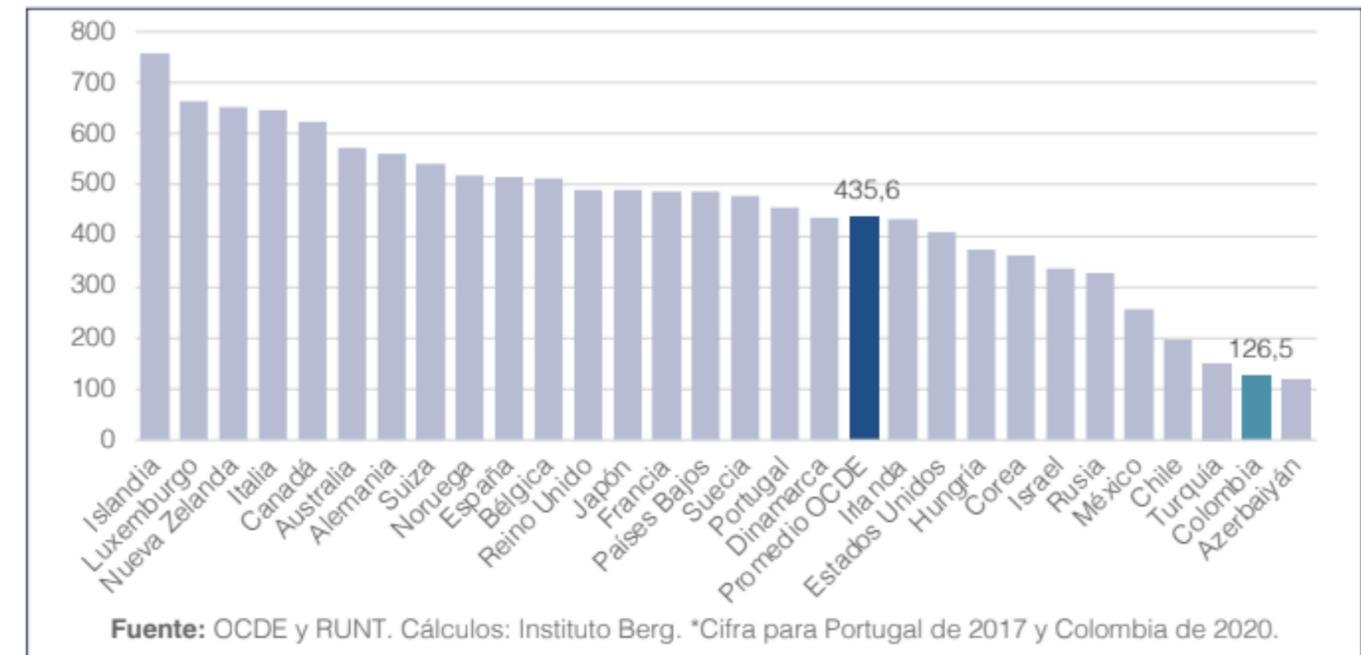
El ejercicio realizado identifica el impacto del valor agregado de las actividades encadenadas del comercio y ensamblaje de vehículos y motocicletas, la producción y comercialización de autopartes y actividades relacionadas que giran alrededor de la economía de los vehículos como son el mantenimiento y reparación, el consumo de combustibles, los seguros, peajes, el servicio de transporte de carga y pasajeros y apoyo al transporte terrestre.

Pese al gran aporte del sector, su crecimiento se ha estancado por diferentes razones, entre ellas la carencia de infraestructura vial, el tamaño y edad del parque automotor.

Según cálculos de ANDEMOS, la edad promedio de la flota vehicular que circula en el territorio colombiano pasó de 15,7 años en el 2015 a 17.2 años a cierre de 2020, es decir, la flota vehicular del país además de ser pequeña es obsoleta. Esto explica porque Colombia registra los índices de motorización más bajos en los países OECD, pues la vida útil de los vehículos en Colombia es muy larga por cuenta de los estímulos que reciben los vehículos viejos.

Adicional a esto, el estudio indica que el índice de motorización de Colombia está por debajo de la media mundial con 126.5 unidades por cada mil habitantes, mientras que el promedio de los países pertenecientes a la OECD es 435.6 vehículos por cada mil habitantes.

Tasa de motorización (vehículos por 1.000 habitantes)



Editorial

A pesar de la pequeña flota vehicular que circula en Colombia, según el informe de INRIX 2020 - Global Traffic Scorecard, en el 2020 Bogotá se consolidó a nivel mundial como la ciudad donde más tiempo se pierde al año en congestión con 133 horas en tráfico por conductor, Cali escala a la décima posición con 81 horas y Medellín ocupa la casilla 22 con 62 horas en congestión por conductor.

Por otro lado, en el informe de MONEYBARN, Colombia obtiene el segundo puntaje de países con tráfico más lento con 2,4 sobre 10; es decir nuestro país es el segundo país a nivel mundial con el peor tráfico y con un puntaje bastante preocupante de calidad vial de 3.4 sobre 7.

Este tema toma especial importancia teniendo en cuenta que los mayores niveles de contaminación en el aire se encuentran en los centros urbanos e industriales donde habitan tres cuartas partes de la población colombiana. Según el Departamento Nacional de Planeación DNP, en el 2014 más de 8.600 muertes anuales se atribuyen a la contaminación del aire urbano y un costo de 12 billones anuales atribuidos a la degradación ambiental, equivalente al 1.6% del PIB.

Otro de los aspectos destacados del documento, es la tendencia hacia la transición energética y la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos. Colombia se consolidó en 2021 por tercer año consecutivo como líder en las matrículas de vehículos totalmente eléctricos (BEV) en Latinoamérica, además ascendió a segundo lugar en las matrículas de vehículos híbridos enchufables (PHEV) y ocupó el tercer lugar en vehículos híbridos eléctricos con la mejor tasa de crecimiento.

Si bien las cifras son alentadoras, se requiere que todos los actores continúen trabajando en pro de modernizar el parque automotor del país. Tener en las calles colombiana vehículos más modernos, reducirá las emisiones contaminantes, los tiempos de desplazamientos, los costos en materia de salud pública y contribuirá a la competitividad del país.

[Conozca el estudio completo aquí](#)

NO TODO SE VE BIEN
EMBARRADO
UN JEEP® SÍ

SOY PARTE DE LA MANADA JEEP

COMPASS

RENEGADE

GLADIATOR

WRANGLER

ESCANÉAME

Fotografías de referencia, algunos accesorios, colores, diseños y/o acabados pueden variar de la versión comercializada en Colombia y tener un costo adicional. Jeep® es una marca registrada de FCA US, LLC. Conoce la red de concesionarios autorizada en www.jeep.com.co

Asociados

Asociados



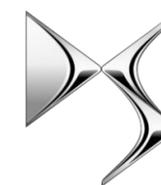
AUTOELITE S.A.S.
[Ver sitio web](#)



AUTOMOTORES TOYOTA
COLOMBIA S.A.S.
[Ver sitio web](#)



AUTOGERMANA S.A.S
[Ver sitio web](#)



DERCO COLOMBIA S.A.S
[Ver sitio web](#)



DISTRIBUIDORA LOS AUTOS DE
COLOMBIA S.A.S.
[Ver sitio web](#)



DISTRIBUIDORA NISSAN S.A.
[Ver sitio web](#)



GM COLMOTORES
[Ver sitio web](#)



FANALCA S.A.
[Ver sitio web](#)



INDUSTRIAS IVOR S.A.
CASA INGLESA
[Ver sitio web](#)



MAZDA DE COLOMBIA S.A.S.
[Ver sitio web](#)



METROKIA S.A.
[Ver sitio web](#)



MOTORES Y MAQUINAS MOTORISA
[Ver sitio web](#)

Asociados



PRACO DIDACOL S.A.S
INCHCAPE.
[Ver sitio web](#)



PORSCHE COLOMBIA S.A.S.
[Ver sitio web](#)

RENAULT SOFASA S.A.S.
[Ver sitio web](#)

SKBERGE COLOMBIA S.A.S.
[Ver sitio web](#)



ASTARA MOBILITY SL
[Ver sitio web](#)

Generalidades del sector

Generalidades del sector

Los avances de Colombia en movilidad eléctrica

La Declaración de Crecimiento Verde de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), fue firmada en 2009 por ministros de treinta y cuatro países con el objetivo de trabajar en conjunto estrategias de crecimiento verde como respuesta a la crisis ambiental. Como parte de las estrategias, se reconocen las dificultades que enfrentan las nuevas tecnologías, especialmente las de energía y transporte, para competir con las tecnologías existentes, establecer su lugar en el mercado y ascender.

Por otra parte, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) se firmó en la Cumbre de Río de 1992, y entró en vigor en 1994 y en la actualidad hacen parte de ella ciento noventa y seis países, incluido Colombia. En el año 2015, durante la vigésimo primera Conferencia de las Partes, máximo órgano decisorio de la Convención, se adoptó el Acuerdo de París, cuyo propósito es reforzar la respuesta de los gobiernos ante el cambio climático y desarrollo sostenible.

En ese sentido, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) indican que los gobiernos deben implementar acciones que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y disminuir los efectos nocivos del desarrollo en el ecosistema.

En la última década, Colombia ha experimentado un importante crecimiento económico, que le ha permitido afrontar los retos y aprovechar las oportunidades que conlleva el cambio climático.

La necesidad de avanzar hacia un modelo de desarrollo compatible con el clima implica para Colombia una oportunidad de consolidar una nueva visión del crecimiento que promueva la competitividad nacional, pero a la vez proteja y asegure el uso sostenible de los recursos naturales y garantice el bienestar de la población colombiana.

En este sentido, las instituciones gubernamentales han planteado normas y políticas públicas que aportan a la transición energética de todos los sectores, especialmente en el del transporte.

En 2009 con el decreto 358, el Gobierno Nacional permitió el ingreso de 100 vehículos eléctricos con 0% de arancel, el objetivo fue incentivar la compra y uso de este tipo de vehículos. La decisión fue tomada por el Gobierno, con previa recomendación del Comité Triple A, del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, por no existir producción nacional ni subregional.

En el 2010, se expide el Decreto 2439, que otorgó nuevamente el beneficio con el arancel del 0% a 100 unidades de vehículos eléctricos, híbridos eléctricos y a gas.

En el año 2012, se publicó la resolución 186 de 2012 para promover la sustitución de los motores de combustión por motores con tecnologías de cero y bajas emisiones otorgando el beneficio nuevamente a los vehículos con las tecnologías mencionadas. Además, en la Reforma Tributaria, establecida a partir de la Ley 1607 se definió la deducción de renta e iva y se definió el 5% de impuesto para el segmento.

Generalidades del sector

En el año siguiente, el Decreto 2910 como parte del programa de Fomento para la Industria Automotriz modificó parcialmente el Arancel de Aduanas y estableció un contingente de 750 unidades para la importación de vehículos eléctricos e híbridos respectivamente por 3 años (2014-2015-2016)

En el 2016, se otorgó un nuevo beneficio para el segmento a través de la Reforma Tributaria establecida por la Ley 1819 que redujo al 5% el IVA para los vehículos eléctricos incluyendo, motos y bicicletas con esta tecnología.

En el 2017, el Decreto 1116 amplió los cupos del contingente para la importación de vehículos eléctricos y estableció el beneficio arancelario del 0% para vehículos eléctricos y del 5% para vehículos híbridos.

En el 2018, el gobierno del presidente Iván Duque estableció diferentes estrategias para promover la transición energética de todos los sectores.

En la Ley 1931 de 2018 se establecieron las directrices para la gestión del cambio climático, incluido el sector transporte. El documento establece que es necesario aumentar el ingreso de vehículos con tecnologías limpias 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.

Dentro del alcance de la ley, se articularon otras líneas de gestión entre las que se contempla el «Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional» y el «Pacto por los recursos minero-energéticos para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades».

Bajo el nuevo gobierno, se establecieron los CONPES 3934, Política de crecimiento verde; CONPES 3918, ODS 2030 mejoramiento calidad aire urbano y el CONPES 3943 Política para el mejoramiento de la calidad del aire. Estos documentos hacen referencia a las directrices que garantizaran el bienestar económico y social de la población colombiana en el largo plazo.

En ese sentido, el gobierno de Iván Duque se propuso la meta en el Plan Nacional de Desarrollo de tener 6.600 vehículos eléctricos ante el Registro Único Nacional de Tránsito para 2022 y promover las condiciones que permitan lograr la meta de 600.000 vehículos eléctricos al año 2030.

En el 2019 se expide la ley 1955 la cual brinda un marco regulatorio amplio y una política integral para fomentar la transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones. La Ley incorpora aspectos como los planes de movilidad sostenible, fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte Público, la definición de energéticos de cero o bajas emisiones, entre otros. Asimismo, se publicó la Ley 1964 que otorga más beneficios a los vehículos eléctricos como los parqueaderos preferenciales, la eliminación de la *restricción a la circulación vehicular*.

Generalidades del sector

Por otra parte, el Decreto 2051 De 2019, levantó los topes para los vehículos eléctricos a partir de 2020 y modificó parcialmente el Decreto 1116.

Durante el 2020, pese a la pandemia a causa del Covid -19 la movilidad eléctrica tuvo un gran avance en el país. Al finalizar el año, se habían registrado 6.011 unidades de vehículos con esta tecnología, un 91.8% que el año anterior. De igual manera se publicó la Ley 1972 sobre la protección de los Derechos a la Salud y Medio Ambiente a través de la reducción de emisiones de fuentes móviles y las ciudades incluyen a los vehículos híbridos dentro del grupo de vehículos exentos de pico y placa (Plan de Desarrollo de Bogotá 2020).

Finalmente, en 2021 el Decreto reglamentó la identificación de los parqueaderos preferenciales de vehículos eléctricos, incluyendo el logotipo y color. Además, en septiembre, se eliminó el tope para la importación de vehículos híbridos para los 3 meses siguientes.

Si bien el Gobierno Nacional ha implementado diferentes estrategias para impulsar la movilidad eléctrica en el país, y las cifras de penetración en el mercado de estas tecnologías son muy representativas en la región, se quiere que todos los actores continúen trabajando en pro del cumplimiento del programa de transición energética pues, apostarle a la movilidad híbrida y eléctrica resuelve temas como el ahorro del consumo de combustible fósil y la reducción de las emisiones contaminantes.

NUEVO
CROSSLAND
NADA COMO SUPERARSE A SÍ MISMO,
NADA COMO IR SIEMPRE ADELANTE /

El nuevo Crossland se supera así mismo con su equipo y tecnología alemana, tanto que tú lo vas a disfrutar y los demás lo van a admirar.

Frenado automático de emergencia*	Asistente de parqueo semi autónomo**	Motor 1.2 Turbo
--	---	------------------------

MUY ALEMÁN,
NADA CONVENCIONAL

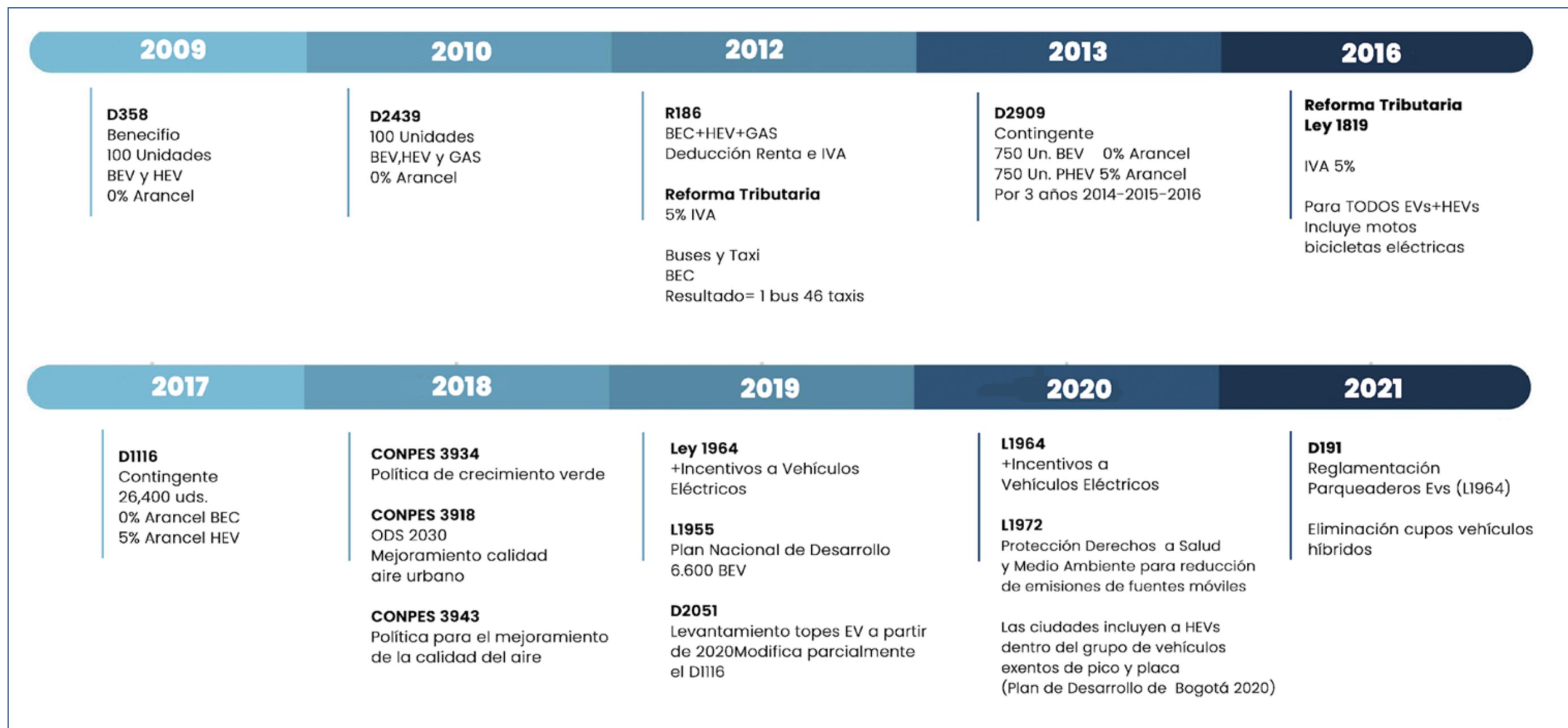
OPEL

Las imágenes son de referencia, los equipamientos, accesorios y/o colores hacen parte de la ambientación fotográfica o pueden no corresponder con las referencias y modelos comercializados en Colombia. *El frenado automático de emergencia opera entre los 10 km/h y 80 km/h, está diseñado para evitar o reducir la severidad de una colisión, podría no reaccionar a ciertas condiciones, el objetivo no es sustituir la responsabilidad del conductor en la conducción del vehículo, el conductor es el responsable legal. **El asistente de parqueo semi autónomo no exime en ningún momento al conductor de su obligación de prestar la debida atención durante cualquier maniobra. El conductor es, en todo momento, el responsable legal absoluto de su vehículo, para más información ingresar a Opel.co

ABS ✓
CONTROL DE ESTABILIDAD ✓
ALERTA DE COLISIÓN FRONTAL X
FRENADO AUTOMÁTICO DE EMERGENCIA X
ISOFIX ✓
AIRBAGS ✓

Generalidades del sector

Evolución de la regulación para la transición energética sostenible en Colombia



Generalidades del sector

Aranceles vehiculares según acuerdos comerciales de Colombia

Colombia tiene suscritos diferentes Tratados de Libre Comercio con diversos países, que beneficiaron en 2021 la llegada de vehículos cero kilómetros sin aranceles.

Según la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), los vehículos de pasajeros importados tienen una tarifa plena del 35% de aranceles. En el caso de los vehículos de carga y transporte de pasajeros dicha tarifa es del 15%. Pero gracias a los TLC en algunos casos el arancel es del 0%.

Estos beneficios permitirán a los consumidores optar por vehículos mejor equipados, con una relación precio/producto más favorable.

En 2022, se espera que continúen las negociaciones con Japón y Turquía, lo que permitiría diversificar la oferta de en el país.



DERCO

TE ACOMPAÑAMOS CON NUESTROS VEHÍCULOS,
MONTACARGAS, REPUESTOS Y ACCESORIOS. CONÓCELOS EN
DERCO.COM.CO



Generalidades del sector

Aranceles según acuerdos TLC Colombia

Arancel 2019	2022	Tarifa plena	Pacto Andino	México	Mercosur*	Canada	EEUU	Europa	Corea
Autos turismo (8703)		35%	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	10.5%
Autos > 3.0L 4 WD		35%	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	10.5%
Otros > 3.0L		35%	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	10.5%
SUVs 1.5L to 2.5 L Diesel		35%	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	7.8%
Carga (8704)		15%	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	1.4%	4.5%
Pasajeros (8702)		15%	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	1.4%	4.5%
Año en el que termina el programa de desgravación				2011	2017	2020	2021	2021/2023	2025
Año en el que inicia el programa de desgravación				2004	2004	2011	2012	2013	2016

Mercosur: Nuevo ACE/2 da acceso a traritas con 0% de arancel en 2020 a Brasil ara 50 mil unidades (excepto vehiculos comerciales) y 42 mil unidades para Argentina (todos los vehículos)

EEUU: autos > 3.0L 4 WD (inmediato) Otros > 3.0L 5 años

Corea: SUVs 1.5L to 2.5 L = 9 años

Cifras del sector

El sector automotor a nivel mundial

En 2020, el comportamiento del mercado estuvo determinado en función de las restricciones a la movilidad y el cierre, tanto del comercio, como de las industrias no esenciales.

En términos de ventas, el sector registró cifras similares a las de 2011 (78,4 millones de unidades vendidas, es decir, -13% anual. Además, hubo gran incertidumbre en materia de inventarios, producción y logística internacional.

Con todo lo anterior, el sector registró en el primer semestre una contracción del 26%, mientras que en el segundo semestre reflejó un crecimiento del 4%, beneficiado por la dinámica del mercado en el hemisferio occidental, donde el proceso de recuperación frente al covid-19 fue más acelerado.

Por otra parte, América Latina no fue ajena al impacto de las medidas restrictivas, reportando caídas por encima del 25% en sus principales mercados. Es importante mencionar que, a diferencia de otras regiones, las fuertes restricciones continuaron, incluso durante el segundo semestre de 2020, impidiendo la recuperación en la misma velocidad que en otras regiones del mundo.

En 2021, la industria enfrentó nuevos retos como la crisis por el desabastecimiento de semiconductores y la crisis de los contenedores, que llevaron nuevamente al cierre de algunas ensambladoras y una caída en las ventas.

De acuerdo con cifras de la consultora Boston Consulting Group (BCG), durante el primer trimestre de 2021 la pérdida de producción de chips fue de aproximadamente 1,4 millones, en el segundo trimestre de 2,6 millones. Lo que evitó que se fabricarán entre 7 y 9 millones de automóviles debido a la escasez de semiconductores.

Por otra parte, el estancamiento logístico en los puertos del mundo provocó filas históricas de embarcaciones de transporte marítimo, generando problemas como el incremento de la inflación, los mayores costos para el usuario o la escasez de varios productos.

Aún con los problemas y las dificultades en las cadenas de suministro, la industria automotriz mundial creció, debido a la necesidad de los consumidores de buscar un medio de transporte individual más seguro.

China, el principal fabricante de vehículos del mundo, produjo 24.8 millones de vehículos ligeros de enero a octubre de 2021, con lo que alcanzó una participación de 31.2% en el total de esas unidades fabricadas a nivel mundial.

En cuanto a las ventas, crecieron por primera vez desde 2017 con 26,28 millones de unidades, según los datos de la Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM)

Por su parte, las matrículas de vehículos en Estados Unidos crecieron un 3,34%, más que el año anterior, con 14,913,700 unidades, aún así se mantienen en aproximadamente de 2 millones por debajo de los años anteriores a la pandemia de coronavirus.

Es de resaltar la tendencia mundial por adquirir vehículos eléctricos e híbridos, esta transición está impulsada en gran medida por los estímulos que otorgan los gobiernos a los consumidores y a los fabricantes con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes a 2050.

Por ejemplo, la Unión Europea, estableció que multará a los fabricantes de vehículos que no logren reducir las emisiones anuales promedio en un 15 % para 2025 y hasta un 37,5 % para 2030 en comparación con los niveles de 2021.

Según EV – Volumes los vehículos con tecnologías de cero y bajas emisiones duplicaron su participación durante el 2021, registrando un crecimiento del 108 % .

Sin embargo, las variaciones entre las regiones del mercado son fuertes: en Europa, la cuota de los VE aumentó del 10 % al 17 %, con un pico del 26 % en diciembre, en un mercado total persistentemente débil.

Cifras del sector

En América del Norte, los VE tuvieron una cuota del 4,4 % (2,3 % en 2020), por su parte, China aumentó su participación del 5,5 % al 13,3 %.

En el resto del mundo la cuota fue del 1,5 %. Los vehículos eléctricos (BEV) aumentaron un 1 %, los Híbridos enchufables (PHEV) registraron 1.94 millones de unidades y los vehículos eléctricos con batería de combustible de hidrógeno (FCEV) registraron 15.400 unidades.

En cuanto al mercado Latinoamericano, se está recuperando lentamente de los efectos de la pandemia, en el primer semestre de 2021 registraba 2,21 millones de vehículos vendidos.

Brasil, el mayor productor de la región, reportó un aumento del 11.6% en la producción de vehículos, de acuerdo a las cifras entregadas por La Asociación de Fabricantes de Vehículos Automotores (Anfavea).

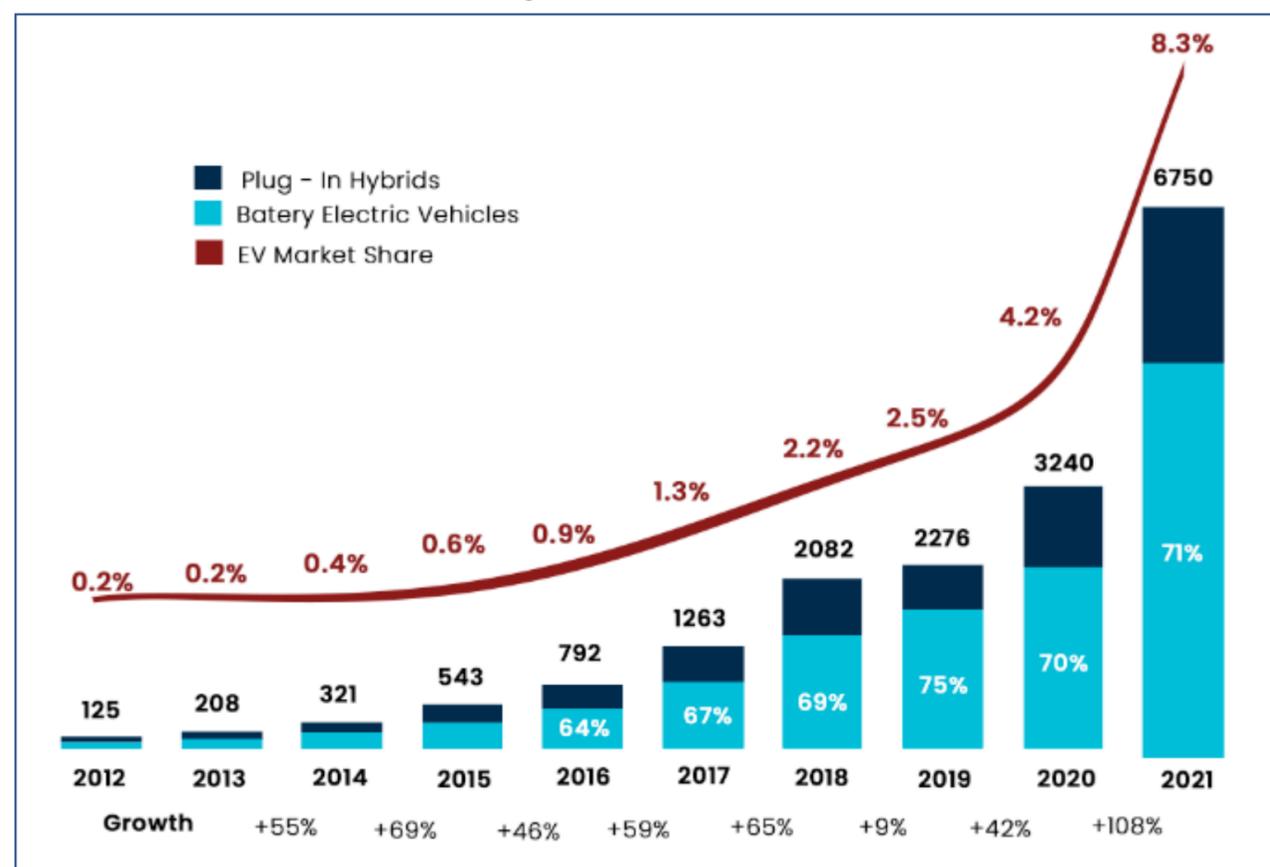
En 2021 fueron fabricadas 2.248.253 unidades en las armadoras automotrices radicadas en Brasil, contra las 2.014.055 que se produjeron en 2020.

También cerró 2021 en positivo la exportación de vehículos, que creció un 16% frente a 2020, con el embarque al exterior de 376.383 unidades.

Este crecimiento está relacionado con el alza en las exportaciones a Argentina, Chile, Colombia, Perú y Uruguay.

México, también perdió espacio por la pandemia y redujo significativamente la demanda de vehículos mexicanos en el país sudamericano de entre 20% y 17%. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) pronostica que el sector repuntará en la segunda mitad de 2022, después de haber cerrado el año con un retroceso del 2% en la producción de vehículos.

Ventas globales BEV PHEV ('000s)



FUENTE: EV-VOLUMES

Cifras del sector

Por otra parte, el mercado de vehículos eléctricos e híbridos en la región sigue creciendo, en el 2021 se matricularon en América Latina 118.191 vehículos híbridos y eléctricos, lo que supone un incremento del 107.1% con respecto a 2020 cuando se registraron 57.078 unidades.

El segmento de mayor crecimiento fueron los vehículos híbridos sumados híbridos enchufables (PHEV) e híbridos no enchufables (HEV) con 110,1%, mientras que los vehículos totalmente eléctricos (BEV) crecieron un 57,3%.

Según cálculos de Andemos con base en los datos suministrados las asociaciones de distribuidores de vehículos de cada país, del total, 6.011 unidades fueron vehículos totalmente eléctricos (BEV), 7.887 vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEV) y 104.293 vehículos híbridos eléctricos (HEV).

Por países, el listado donde más vehículos eléctricos e híbridos se matricularon son en primer lugar México con 44.783 unidades seguido por Brasil con 34.990 unidades y Colombia con 17.702 unidades.

Aunque en Colombia todos los segmentos de vehículos eléctricos tuvieron un excelente crecimiento en el 2021, la cifra general se vio afectada por la falta de entrega de 400 buses eléctricos de los 1.002 buses eléctricos pendientes de la licitación de Bogotá. Para el 2022, se espera que con las entregas pendientes a Transmilenio el país consolide su liderazgo en América Latina en vehículos totalmente eléctricos por quinto año.

Los vehículos híbridos matriculados en Colombia sumaron 16.406 unidades registrando en el 2021 un crecimiento de 250% frente al 2020. No obstante, mientras en México y Brasil se matriculan más de 40 vehículos híbridos por cada vehículo eléctrico, en Colombia esta relación es 4 veces menor, por lo que se requiere promover aún más las tecnologías híbridas en el país que en su mayoría cumplen los más altos niveles de emisiones.

Cabe resaltar que, actualmente el estándar nacional de emisiones para motores de gasolina está por debajo de Euro 4 y a partir del 2023 pasará a Euro 4. Sin embargo, gracias a la política pública de incentivos que reciben los vehículos híbridos tanto a nivel nacional como distrital, el 42% de los vehículos híbridos matriculados en el 2021 cumplieron el estándar de emisión Euro 6, el más alto estándar de emisiones de la norma europea y en el primer bimestre del 2022 la participación de vehículos híbridos Euro 6 aumentó al 56%.

En Colombia, la transición energética ha sido uno de los ejes centrales de la política pública, donde el sector de transporte juega un rol muy importante toda vez que representa el 43% del consumo final de energía del país siendo el mayor consumidor seguido por el sector residencial (27%) y el industrial (23%).

[Ver informes interactivos ANDEMOS](#)

Cifras del sector

Matriculas BEV PHEV HEV América Latina 2021

PAÍS	BEV			PHEV			HEV			TOTAL		
	2020	2021	VAR	2020	2021	VAR	2020	2021	VAR	2020	2021	VAR
Argentina	39	55	41,0%	7	N/A		2.344	5.809	147,8%	2.383	5.871	146,4%
Brasil	182	719	295,1%	619	2.141	245,9%	18.944	32.130	69,6%	19.745	34.990	77,2%
Chile	536	629	17,4%	79	300	279,7%	776	2.492	221,1%	1.391	3.421	145,9%
Colombia	1.321	1.296	-1,9%	460	1.712	272,2%	4.230	14.694	247,4%	6.011	17.702	194,5%
Costa Rica	627	1.045	66,7%	NA	NA	N/A	NA	NA	NA	627	1.045	66,7%
Ecuador	106	348	228,3%	43	33	-23,3%	1.105	4.236	283,3%	1.254	4.617	268,2%
México	449	1.140	153,9%	1.986	3.492	75,8%	21.970	42.447	93,2%	24.405	47.079	92,9%
Perú	26	33	26,9%	10	58	480,0%	542	1.364	151,7%	578	1.455	151,7%
Rep Dominicana	396	746	88,4%	42	144	242,9%	246	1.121	355,7%	684	2.011	194,0%
TOTAL	3.682	6.011	63,3%	3.239	7.887	143,5%	50.157	104.293	107,9%	57.078	118.191	107,1%

Cifras del sector

El sector automotor, clave en la reactivación económica del país

Después de la cifra histórica registrada en 2014 con 316.482 matrículas, el mercado automotor se ha estancado presentando periodos con leves caídas y recuperaciones, sin embargo, en 2020 a causa de la pandemia del Covid – 19 el sector registró su cifra más baja con 188 665, lo que representa una disminución del 28,5 % en comparación con 2019.

El 2020 fue un año difícil para la economía, debido a los cierres de la industria y el comercio. Como consecuencia de esto, las proyecciones para el 2021 cambiaron orientadas por la incertidumbre y un panorama poco alentador.

Lo anterior, generó graves problemas de liquidez al sector ya que miles de vehículos no pudieron salir de las vitrinas ni matricularse.

En 2021, con la reapertura gradual del sector y la producción de vehículos reiniciando operaciones, se inició de forma positiva, de hecho, en el primer trimestre se matricularon 56.971 unidades, un 11,1% más con respecto al mismo periodo de 2020.

En el segundo trimestre, las ventas comenzaron a crecer rápidamente, reportando un aumento del 156,5 % en las ventas con 54.198 unidades debido a los bajos volúmenes en el segundo trimestre de 2020.

En el tercer trimestre, las ventas siguieron creciendo rápidamente, ganando un 45,3% de ventas con 67.063 unidades.

En los meses siguientes el sector continuó creciendo, presentando su mejor momento en diciembre con 25.303 para un total de 250.497 unidades en el acumulado del año y un crecimiento del 32.7%.

Por segmentos, destaca la preferencia de los consumidores por los vehículos tipo Utilitarios que aumentaron su participación en el mercado colombiano y obteniendo un crecimiento del 56.4% con respecto al año anterior.

Evolución de matrículas vehiculares

Colombia 2020 - 2021



Cifras del sector

Por segmentos, destaca la preferencia de los consumidores por los vehículos tipo utilitarios que aumentaron su participación en el mercado colombiano y obteniendo un crecimiento del 56.4% con respecto al año anterior.

Por su parte, el segmento de comerciales de pasajeros se ha visto fuertemente golpeado por la preferencia de los consumidores por otras alternativas de transporte sobre el transporte en bus, que con respecto al año anterior este segmento tuvo una variación negativa del -32.8%.

El mercado de motos, registró 741.819 unidades nuevas, un 40.7% más que el año anterior cuando se matricularon 527.236 motocicletas.

Los avances de Colombia en materia de movilidad eléctrica, se debe a las diferentes estrategias implementadas por el Gobierno Nacional para lograr la transición energética de todos los sectores económicos del país. En menos de tres años y medio, el país ha logrado triplicar el número de vehículos de cero y bajas emisiones registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Entre los incentivos para los usuarios de vehículos eléctricos están descuentos en Soat y revisión técnico-mecánica, excepciones al pico y placa, día sin carro y restricciones por materia ambiental, entre otros beneficios que definen las autoridades municipales.

Para destacar, los vehículos con tecnologías limpias tuvieron un crecimiento muy notorio. Las matrículas de vehículos eléctricos e híbridos aumentaron significativamente, aumentando un 194.4% con 17.102 unidades.

Por tecnologías, Colombia cerró con 1.269 vehículos 100% eléctricos (BEV), una variación negativa del -1.89% esto debido a que no pudieron ser entregados 600 buses que esperaba la ciudad de Bogotá en 2021.

Por tecnologías, Colombia cerró con 1.269 vehículos 100% eléctricos (BEV), una variación negativa del -1.89% esto debido a que no pudieron ser entregados 600 buses que esperaba la ciudad de Bogotá en 2021.

Los vehículos híbridos eléctricos enchufables registraron un crecimiento del 272.17% con 1.712 unidades (PHEV). Asimismo, los vehículos híbridos (HEV) registraron un notorio crecimiento pasando de 4.230 en 2020 a 14.694 en 2021.

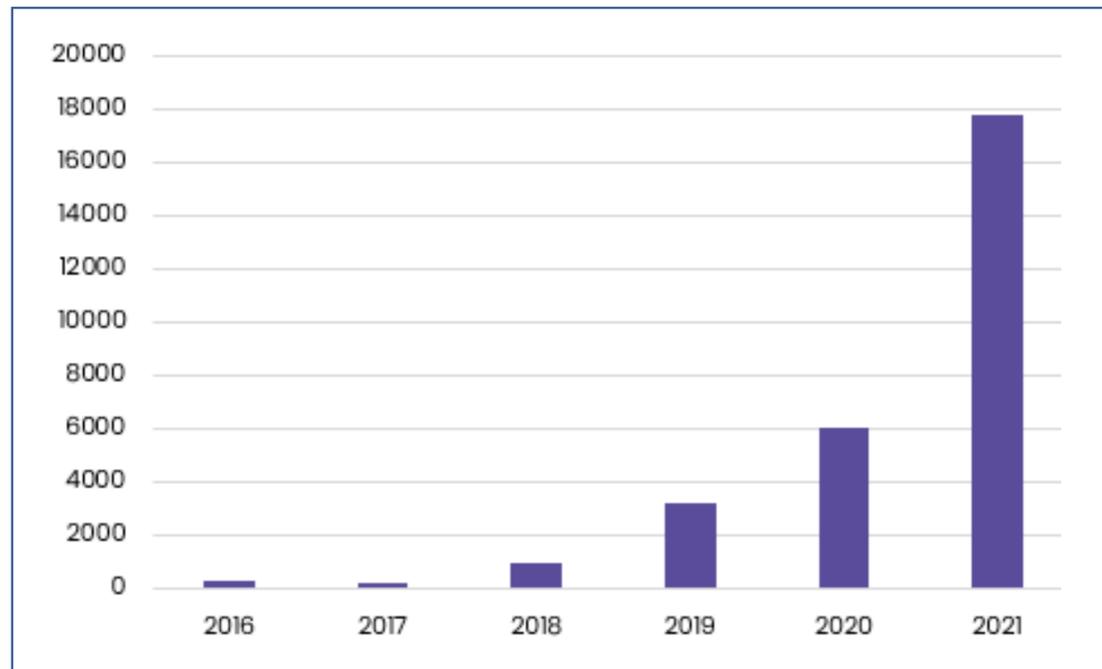
Bogotá, Antioquia y Cundinamarca fueron los departamentos con mayores registros, 8.706, 3.908 y 1.320 unidades respectivamente.

Para el 2022, de acuerdo a los resultados de la Encuesta de Opinión del Sector Automotor realizada por Andemos, los empresarios del sector estiman que se matricularán un promedio de 258 mil unidades de vehículos cero kilómetros. Sin embargo, el desempeño del sector estará sujeto a la disponibilidad de inventario, el impacto de la tasa de cambio en la economía y las próximas elecciones presidenciales.

De esta manera el sector automotor se perfila como un actor clave en la reactivación económica del país, dado a que involucra tanto a la industria y el comercio como a los productores de autopartes y una gran red de centros de reparación y mantenimiento.

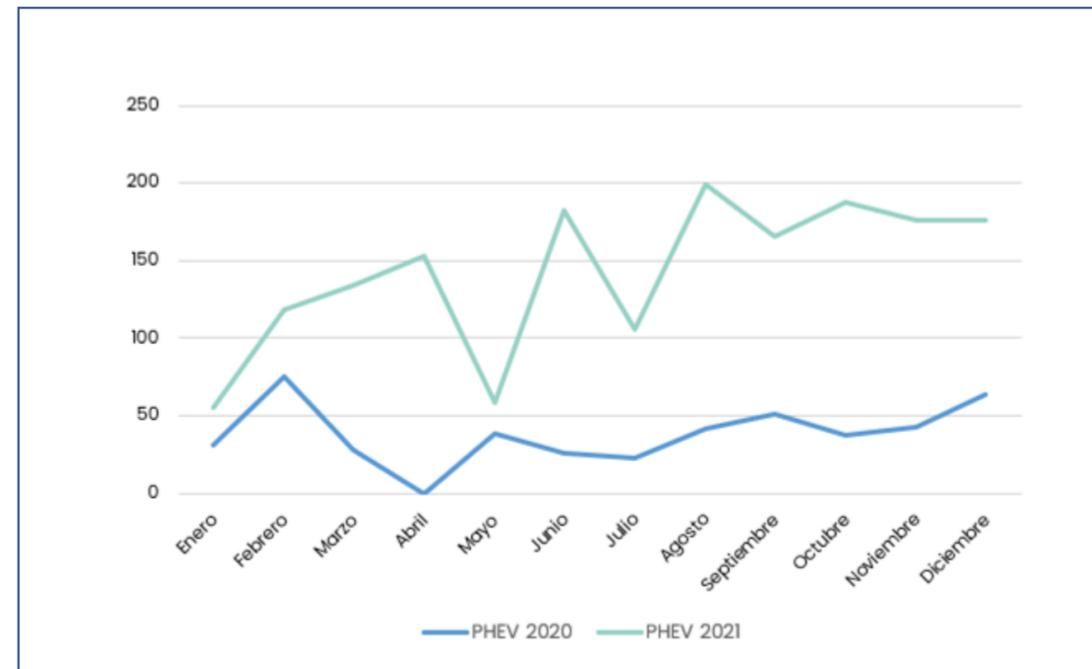
Cifras del sector

Evolución parque BEV HEV PHEV Colombia



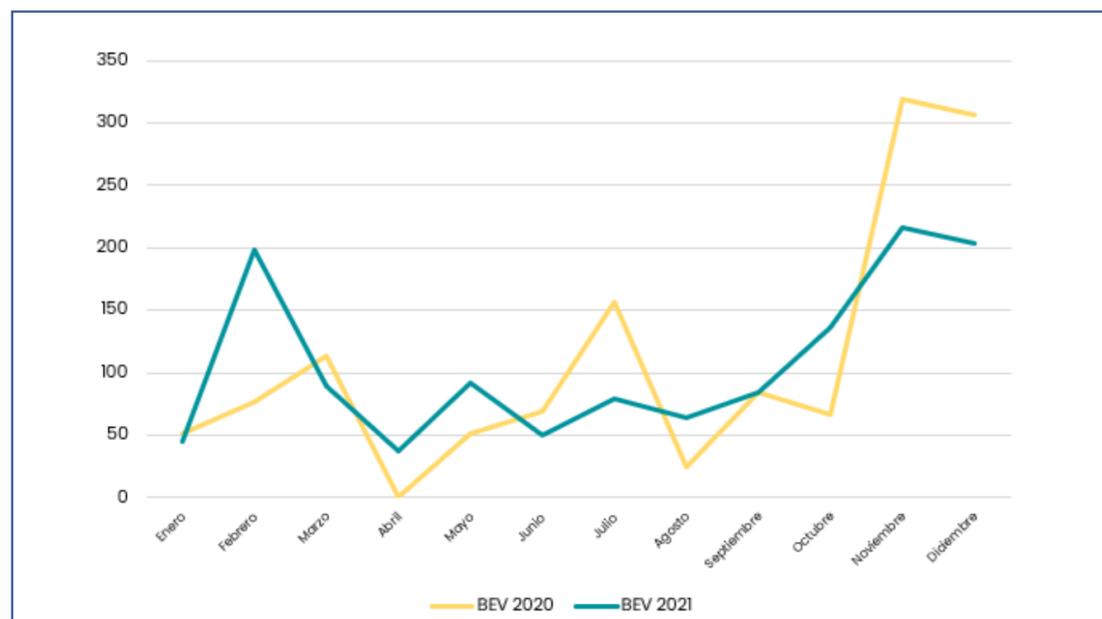
Matrículas PHEV

Colombia 2020 - 2021



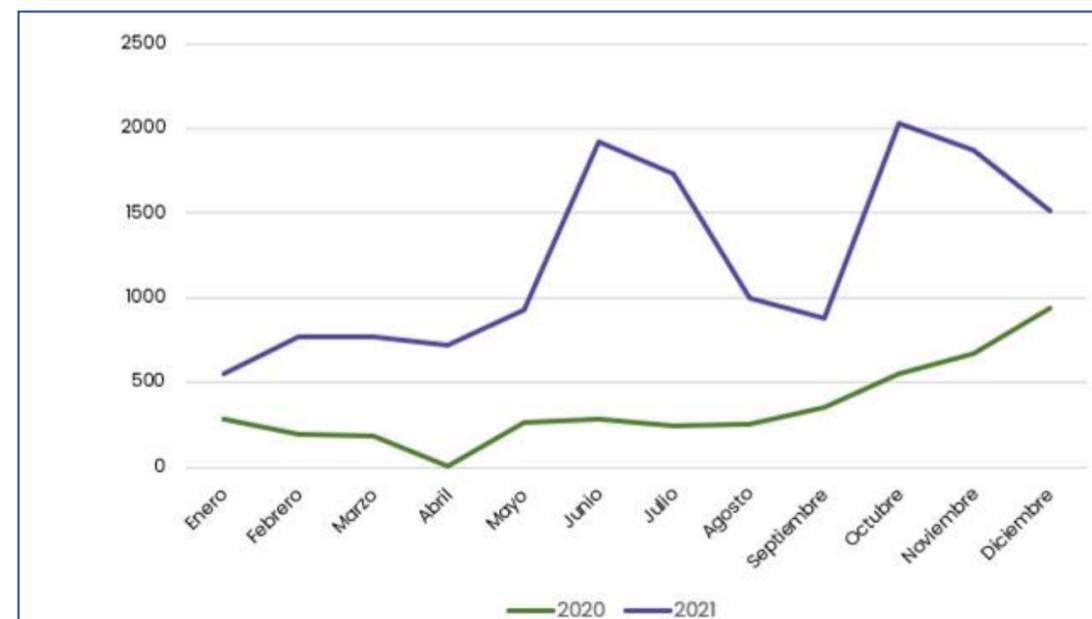
Matrículas BEV

Colombia 2020 - 2021



Matrículas HEV

Colombia 2020 - 2021



Cifras del sector

Evolución parque automotor en Colombia

El sector automotor, es clave para el desarrollo de cualquier economía, dado que esta industria encadena diferentes actividades como el comercio y ensamblaje de vehículos y motocicletas, la producción y comercialización de autopartes y actividades relacionadas que giran alrededor de la economía de los vehículos como son el mantenimiento y reparación, el consumo de combustibles, los seguros, peajes, el servicio de transporte de carga y pasajeros y apoyo al transporte terrestre.

Vale destacar que América Latina constituye un mercado importante para el sector con la presencia de México y Brasil. Entre 2003 y 2007 el sector en la región tuvo un crecimiento importante impulsado principalmente por el desarrollo económico de ese periodo y la entrada en vigencia de algunos tratados internacionales que eliminaban o disminuían los aranceles a la importación de vehículos. Estos factores impulsaron un crecimiento del 85% para la época.

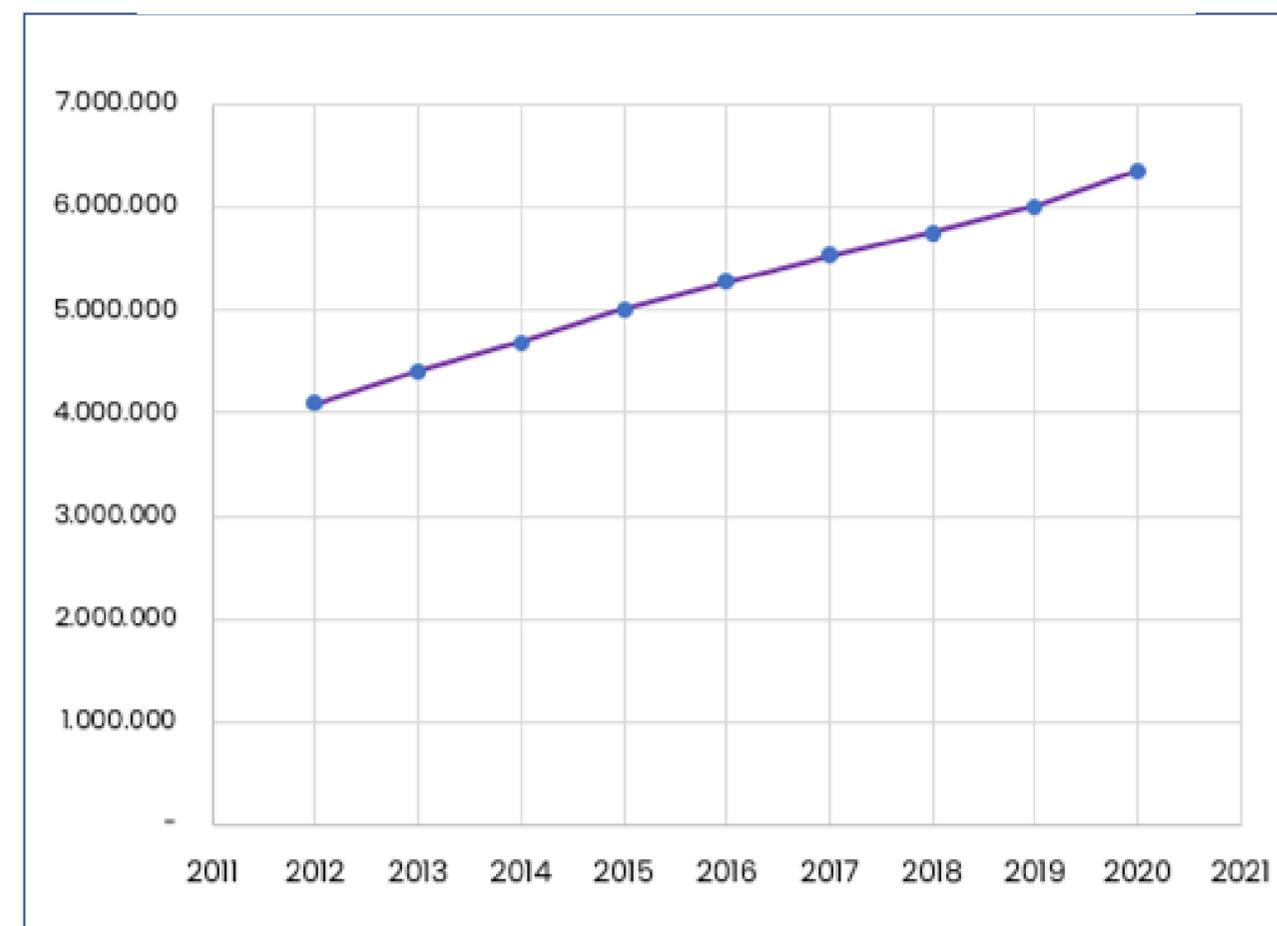
En 2009, el sector automotor se afectó por la desaceleración económica y las condiciones cambiantes de la región, no obstante, en los años siguientes creció. A septiembre de 2010, se habían superado los 4 millones de vehículos vendidos.

En 2019 la industria automotriz experimentó nuevamente un descenso de casi el 5 % en la producción mundial de automóviles, seguido de esto, con la llegada de la pandemia, la industria automotriz mundial se enfrentó a un nuevo desafío.

En 2020, con las restricciones a la movilidad a causa del Covid -19, debilitaron la cadena de suministro de la industria. De acuerdo a las cifras de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles a nivel global hubo una disminución promedio del 16% en la producción de vehículos y del 15% en las ventas con respecto al 2019.

Para el caso de Colombia, el sector presentó su mejor momento en el 2014 con 316.482 unidades matriculadas, desde entonces, se han registrado 2.667.093 vehículos, alcanzando su pico más alto en 2018 con 256.662 unidades y su punto más bajo en 2020 con 188.665 registros.

Evolución parque automotor en Colombia



Cifras del sector

A pesar del modesto crecimiento de las matrículas en el país, Colombia tiene un parque automotor pequeño y obsoleto en comparación a otros países de la región, de acuerdo con la OECDE, el promedio de vehículos por cada mil habitantes del mundo es de 435,6 y el de Colombia es de 126,5. En cuanto a la edad promedio de la flota vehicular que circula en el territorio colombiano pasó de 15,7 años en el 2015 a 17.2 años a cierre de 2020.

Aunque la flota vehicular del país es pequeña, según INRIX, durante el 2021, Bogotá ocupó el octavo lugar en el ranking mundial de países más congestionados y el primero en Latinoamérica con 94 horas pico al año por congestión en desplazamientos. La infraestructura vial, de acuerdo con el informe fue un determinante para ubicar a Colombia en ese puesto.

Estas cifras resultan preocupantes toda vez que la movilidad en las ciudades impacta en la productividad, economía y salud de las personas.

Una flota vehicular obsoleta tiene un impacto directo sobre la calidad de vida de los ciudadanos, según el Departamento Nacional de Planeación, los costos en la salud asociados a la contaminación del aire urbano en Colombia ascienden a \$15,4 billones de pesos (1,93% del PIB de 2015) comprometiendo a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades respiratorias.

Además, de acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre el año 2007 y el 2021, los accidentes de tránsito dejaron 94.371 personas muertas y 656.000 heridas. Adicionalmente, según las bases del PND 2018-2022, el impacto de esta problemática sobre la economía colombiana asciende a 23,9 billones de pesos anuales, lo que equivale a 3,6 % del Producto Interno Bruto.

Por otra parte, el envejecimiento de la flota vehicular afecta el recaudo toda vez que la base gravable del impuesto vehicular es el valor comercial del vehículo y entre más antiguo no solo es menor su base gravable sino la tasa impositiva.

Índice de motorización mundo

PAÍS	IDM		VENTAS VEHÍCULOS			VARIACIÓN		POBLACIÓN	
	IDM 2020	IDM 2021	2019	2020	2021	VAR 19/20	VAR 20/21	2020	2021
CHINA	17,6	18,2	24.841.121	25.313.102	26.275.000	1,9%	3,8%	1.439.323.776	1.444.217.477
USA	43,9	45,5	17.047.725	14.524.662	15.079.182	-14,8%	3,8%	331.002.651	331.333.654
EUROPA	26,0	27,2	17.455.838	13.440.995	14.133.514	-23,0%	5,2%	516.969.375	520.071.191
JAPON	36,4	35,4	5.195.216	4.598.615	4.448.340	-11,5%	-3,3%	126.476.461	125.641.716
INDIA	1,8	2,2	2.962.100	2.437.808	3.082.400	-17,7%	26,4%	1.380.004.385	1.393.390.428
BRASIL	9,7	9,9	2.787.850	2.058.548	2.119.554	-26,2%	3,0%	212.559.417	213.983.565
RUSIA	11,0	11,4	1.759.500	1.599.386	1.666.780	-9,1%	4,2%	145.934.462	145.642.593
CANADA	40,7	43,0	1.914.357	1.537.229	1.638.398	-19,7%	6,6%	37.742.154	38.066.737
MEXICO	7,4	7,8	1.317.734	948.768	1.014.680	-28,0%	6,9%	128.932.753	130.260.760
ARGENTINA	7,6	8,4	459.592	342.474	381.777	-25,5%	11,5%	45.195.774	45.607.056
CHILE	13,5	21,6	372.878	258.835	415.581	-30,6%	60,6%	19.116.201	19.211.782
COLOMBIA	3,7	4,9	263.684	188.665	250.497	-28,5%	32,8%	50.882.884	51.264.506

Índice de motorización América latina 2020 - 2021

PAÍS	IDM		VENTAS VEHÍCULOS			VARIACIÓN		POBLACIÓN	
	IDM 2020	IDM 2021	2019	2020	2021	VAR 19/20	VAR 20/21	2020	2021
CHILE	13,5	21,6	372.878	258.835	415.581	-30,6%	60,6%	19.116.201	19.211.782
URUGUAY	10,5	14,8	31.928	36.398	51.737	14,0%	42,1%	3.473.730	3.485.151
BRASIL	9,7	9,9	2.787.850	2.058.548	2.119.554	-26,2%	3,0%	212.559.417	213.983.565
ARGENTINA	7,6	8,4	459.592	342.474	381.777	-25,5%	11,5%	45.195.774	45.607.056
MEXICO	7,4	7,8	1.317.734	948.768	1.014.680	-28,0%	6,9%	128.932.753	130.260.760
ECUADOR	4,9	6,5	132.208	85.818	115.854	-35,1%	35,0%	17.643.054	17.888.292
PERU	3,8	5,2	168.647	125.090	174.751	-25,8%	39,7%	32.971.854	33.359.418
COLOMBIA	3,7	4,9	263.684	188.665	250.497	-28,5%	32,8%	50.882.884	51.264.506
PARAGUAY	3,3	4,4	30.735	23.479	31.831	-23,6%	35,6%	7.132.538	7.219.638

Cifras del sector

En este sentido, preocupa que no se tomen medidas por parte del gobierno nacional para incentivar la renovación vehicular, un parque vehicular más moderno, eficiente y sostenible reduce el tiempo de desplazamiento, disminuye los costos en salud pública ocasionados por las emisiones contaminantes y la accidentalidad, y contribuye a la competitividad del país.

Vale la pena resaltar que el sector automotor en el país tiene potencial de crecimiento ya que cuenta con importantes ensambladoras de vehículos y motos; y es además fabricante de autopartes. De acuerdo con el estudio "El Transporte como soporte al Desarrollo de la economía al 2040" Colombia alcanzará los 6.788.962 vehículos para 2025 y 8.608.719 en 2030. Actualmente ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se encuentran 6.355.617 unidades matriculadas.

En resumen, el sector automotor presenta grandes posibilidades en Colombia y existe una gran oportunidad de crecimiento, sin embargo, este sujeto a los proyectos estratégicos que impulsen desde el Gobierno Nacional para el aprovechamiento de este recurso.

Proyección índice de motorización

Año	Población	Índice Motorización	No. Vehículos
2010	45.508.205	0.069	3.134.346
2015	48.202.617	0.084	4.068.613
2020	50.912.429	0.104	5.306.492
2025	53.618.000	0.127	6.788.962
2030	56.320.300	0.153	8.608.719
2035	59.022.700	0.175	10.305.248
2040	61.725.000	0.196	12.123.934



Encuesta de opinión del sector automotor

Encuesta de opinión sector automotor

Optimismo entre los empresarios del sector automotor para 2022

De acuerdo a los resultados de la Encuesta Trimestral de Opinión del Sector Automotor realizada por Andemos en diciembre, el 70% de los encuestados manifestó que la situación de las empresas era buena, mientras el 28% afirmó que era aceptable.

Los empresarios optaron por medidas de sostenimiento (34%), diversificación (32 %) y expansión (28%) como acciones estrategias adoptadas para enfrentar la coyuntura de la pandemia con resultados positivos en el desempeño de sus empresas toda vez que el 87% de los encuestados afirmó que les fue mejor que durante el 2020.

El 85% de los encuestados consideraron que las expectativas económicas para el 2022 son buenas y el 66% considera que es un buen momento para aumentar las inversiones.

La totalidad de los encuestados afirmaron tener niveles de inventarios bajos, situación que explica porque la intensidad de la actividad de las empresas se desaceleró en el último mes del 2021, cuando se registraron 25.303 unidades.

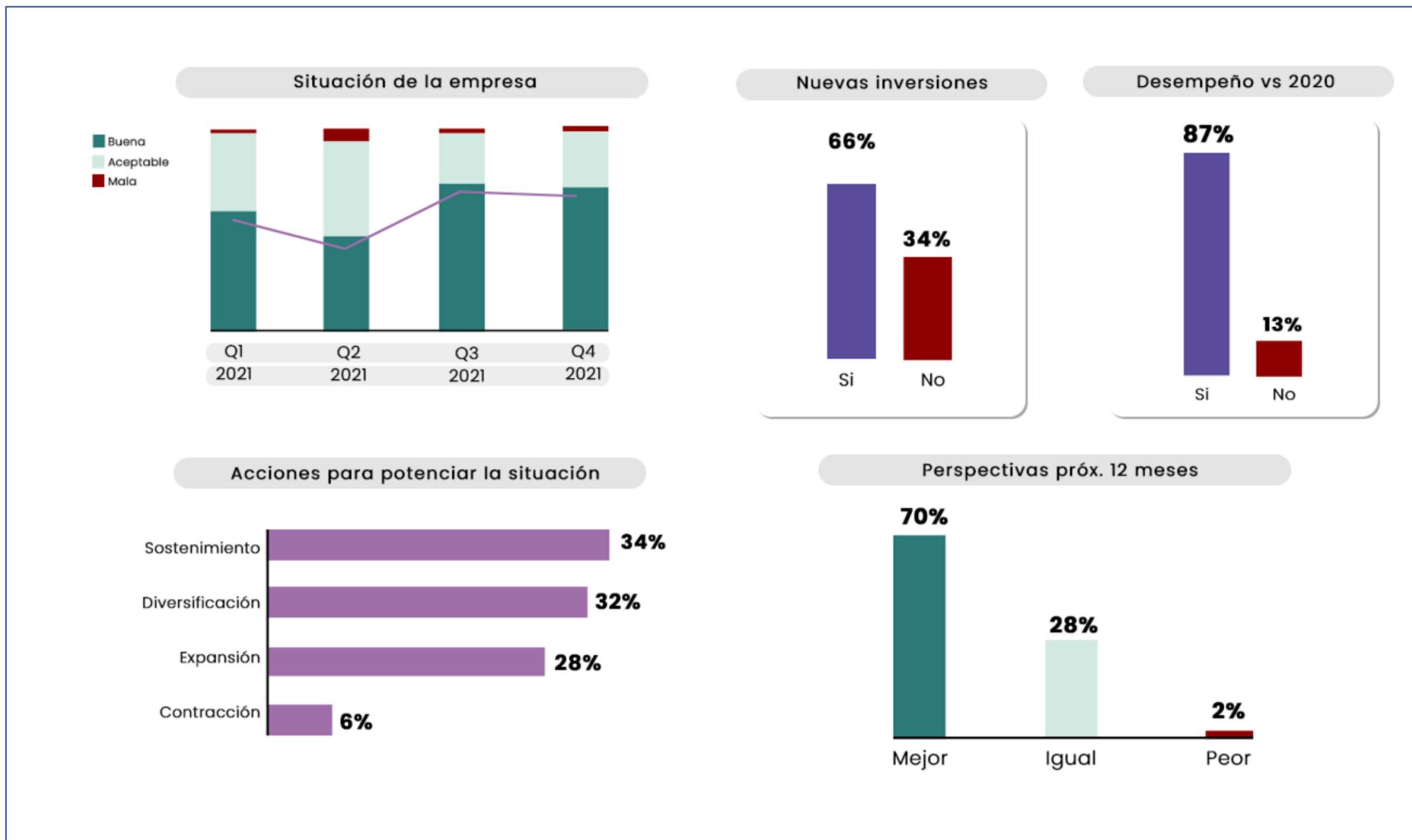
El 83% de los encuestados prevén que los precios continúen en 2022 su tendencia al alza.

Frente a las expectativas de matrículas, el 57% de los encuestados esperan que el mercado mejore en el 2022 mientras el 30% considera que los niveles serán similares al 2021 y un 13% espera que las cifras de matrículas sean inferiores a las de este año.

Los encuestados estiman que se matricularán un promedio de 258 mil unidades de vehículos cero kilómetros en el 2022, un crecimiento del 8% frente a las 239 mil unidades que los empresarios estiman se iban a matricular en el 2021 según la pasada encuesta de septiembre.

Según los empresarios, se estima un crecimiento promedio de matrículas nuevas del 8% para un mercado de 258.300 unidades. El desempeño del sector automotor estará sujeto a la disponibilidad de inventario, el impacto de la tasa de cambio en la economía y las próximas elecciones presidenciales.

Encuesta de opinión sector automotor



Normativa ambiental

Normativa ambiental

Resolución 1326 de 2017

Por la cual se establecen los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas y se dictan otras disposiciones”

Esta resolución también es conocida como “programa posconsumo de llantas” y tiene como objeto establecer a cargo de los productores de llantas que se comercializan en el país, la obligación de formular, presentar e implementar y mantener actualizados los sistemas de recolección selectiva y gestión ambiental de llantas usadas con el fin de prevenir y controlar la degradación del ambiente.

Dentro del ámbito de aplicación de la Resolución se encuentran las llantas de bicicletas, motocicletas, motociclos, ciclomotores o Moped, automóviles, camionetas y microbuses, busetas, buses y camiones, tractomulas, buses troncales del sistema de transporte masivo y llantas de vehículo “Off Road” o fuera de carretera.

Las llantas usadas no son consideradas como un residuo peligroso; sin embargo, requieren ser devueltas a los productores mediante los mecanismos de recolección implementados, para favorecer principalmente el reencauche, el aprovechamiento y el reciclaje evitando que sean quemadas en espacios a cielo abierto y como combustible en actividades informales.

Resolución 0372 de 2009

Por la cual se establecen los elementos que deben contener los Planes de Gestión de Devolución de Productos Posconsumo de Baterías Usadas Plomo Ácido, y se adoptan otras disposiciones

Esta resolución establece que los fabricantes o importadores de baterías de plomo ácido deben desarrollar planes de gestión para el retorno de estos elementos, una vez estén en desuso.

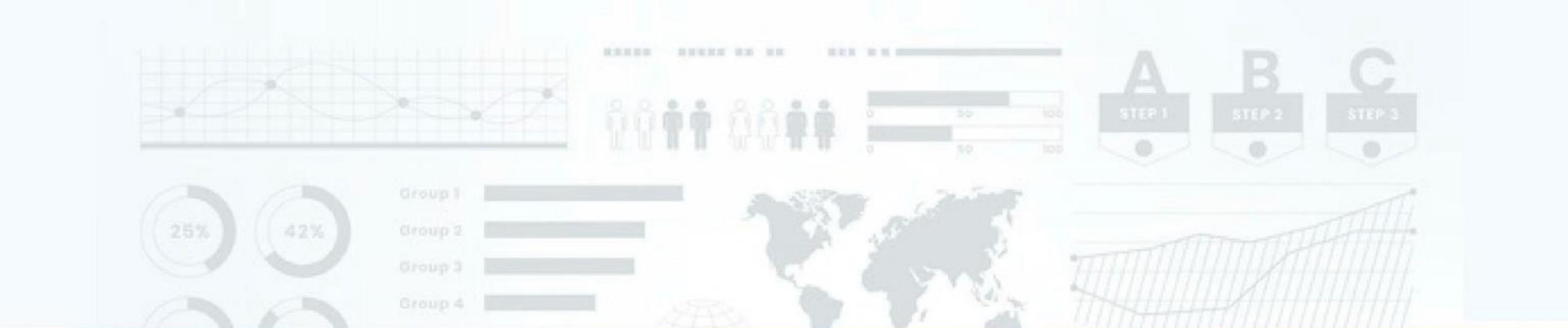
Las baterías al final de su vida útil se convierten en un residuo peligroso para la salud humana y el ambiente, debido a su composición, es por esto, que la resolución 0372 de 2009 establece que los fabricantes o importadores de baterías de plomo que se utilizan para los vehículos y motocicletas deben generar planes de gestión para la devolución y eliminación de estos productos que aseguren el cierre de su ciclo de uso.

Normativa ambiental

Resolución 0910 de 2008, modificada por la resolución 1111 de 2013.

Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones

Esta resolución tiene como propósito determinar los niveles máximos de concentración permitidos en la atmósfera de acuerdo a lo establecido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y exige incorporar vehículos diésel de carga y pasajeros con estándares de tecnología Euro IV o superiores.



Asociación Nacional de Movilidad Sostenible ANDEMOS

www.andemos.org

Contacto:

Teléfono: + (60) (1) 614 7163

Telefax: + (60) (1) 614 7183

Dirección: Carrera. 7 No. 127 B - 31 Piso

Email: Info@andemos.org

Bogotá, Colombia

