



Los retos de la reforma tributaria de cara al sector automotor

## **La Reforma Tributaria, una oportunidad para implementar políticas públicas que den nueva dinámica al sector automotor**

*Actual régimen tributario estaría contribuyendo a costos económicos para la nación que superan los 35 billones de pesos en afecciones respiratorias y accidentes de tránsito.*

*Bogotá, noviembre de 2016.-* La reforma tributaria que cursa en el Congreso es la oportunidad para que el Estado implemente políticas públicas innovadoras que den una nueva dinámica al sector y mitiguen el impacto regresivo que tendrían los mayores tributos en el mercado automotor.

Oliverio Enrique García Basurto, Presidente de ANDEMOS, afirma que, *“una particularidad del parque automotor Colombiano es la avanzada edad que registra la población vehicular; 1,8 de los 5,3 millones de cuatro ruedas, registra más de veinte años de edad, y en el caso de los segmentos de buses, camiones de más de 10,5t y volquetas, el 20% de la población vehicular supera los cuarenta años. Esta alarmante situación deteriora la calidad del aire en las urbes nacionales y elevan los índices de accidentes de tránsito y fatalidades en nuestras carreteras”.*

Cerca de 6.000 muertes anuales se generan en el país relacionadas con problemas de contaminación del aire en las ciudades proveniente de Material Particulado de 10 micras (MP10) que compromete altos costos económicos y sociales para el país. Según el Ministerio de Ambiente, el sector automotor aporta el 10% de las emisiones contaminantes en Colombia, equivalentes a 22 millones de toneladas (en cifras del 2010). Gran parte de estas emisiones provienen de vehículos viejos que circulan en las ciudades.

*“El costo social de las emisiones contaminantes es enorme; el Ministerio de Ambiente tiene calculado que las pérdidas anuales asociadas a mortalidad y morbilidad por afecciones respiratorias representan casi 1,1 puntos del PIB En Colombia”,* señaló el experto.

En el caso de fatalidades por accidentes de tránsito el asunto tampoco es nada alentador. Según el Ministerio de Transporte, en el 2015 se registraron 6.831 muertes por accidentes de tránsito con tendencia a aumentar, mientras que en los países más desarrollados las fatalidades vienen en descenso. Japón por ejemplo, cuenta con un parque automotor cercano a los 90 millones de vehículos y las fatalidades por accidentes de tránsito en el 2015 fueron 4.100.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el costo económico de los siniestros de tránsito, las muertes, los lesionados y las secuelas que dejan los accidentes de tránsito en Colombia podrían alcanzar unos 25 billones de pesos anuales.

Para el líder gremial, *“la estructura tributaria vigente es uno de los responsables de esta situación y la reforma que hace curso en el Congreso, que precisamente busca implementar una estructura más eficiente y equitativa para impulsar la actividad económica, es la ocasión para poner en practica nuevas medidas que permitan*



*modernizar el parque automotor en beneficio de la salud de la población colombiana y volver el recaudo fiscal más eficiente”.*

Para ANDEMOS la actual estructura de impuesto vehicular implementada hace 18 años, donde el tributo se fija sobre el valor comercial del vehículo con tarifas más bajas a menor valor, fomenta la obsolescencia, no genera ningún incentivo a renovar el vehículo, carece de criterio ambiental y deteriora la calidad de vida de los Colombianos. Además, el grueso de la carga tributaria recae sobre una parte de la población vehicular excluyendo a otros, lo que hace que el recaudo sea inequitativo y bajo.

En relación a los actuales programas 1x1 que congelan el parque automotor por incremento, indica el líder gremial que *“esta medida es precaria, oscura y el resultado observado es que en los segmentos donde se aplica esta práctica la edad de los vehículos es más alta y no incentivan la reposición vehicular”*,

Para mitigar con la obsolescencia vehicular, ANDEMOS recomienda desincentivar la tenencia de vehículos más viejos aplicando un impuesto más alto a las unidades con mayor edad y motores que más contaminan el aire que respiramos en Colombia.

Otra propuesta de la Asociación para promover la chatarrización de unidades viejas y reemplazarlas por unidades más seguras en carretera y limpias ambientalmente, es usar mecanismos fiscales más transparentes para incentivar la sustitución voluntaria de vehículos en todas las modalidades de transporte terrestre y segmentos (no solo de servicio público), siempre y cuando los vehículos a ingresar superen los estándares vigentes en materia de seguridad y ambiental cuando se haya desintegrado libremente un vehículo obsoleto.

Respecto a los vehículos limpios García Basurto señala que *“Colombia está muy lejos de implementar una política que contribuya a alcanzar los compromisos de la Convención Marco de las Naciones Unidas (CMNUCC) sobre Cambio Climático en París para reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en un 20%, y la meta fijada para el sector transporte es reducir las emisiones en 9.72 millones de toneladas”*.

Desde que se introdujo la tarifa de 5% de IVA a taxis y buses de motor eléctrico en la pasada reforma del 2012, a la fecha solo se han registrado 1 bus eléctrico y 47 Taxis eléctricos. Por lo tanto, para implementar de manera inmediata programas robustos que contribuyan al cumplimiento de los acuerdos firmados por Colombia en las Naciones Unidas, el experto recomienda que todos los vehículos híbridos y eléctricos, en todas las modalidades de transporte y servicio, queden exentos de IVA a partir del primero de enero del 2017.

La OECD en el informe del Comité de Comercio publicado en 2014 señala que el impuesto diferencial del 16% aplicado a vehículos de 30 mil dólares en adelante, plantea un potencial problema de facto a los vehículos importados sobre los nacionales en Colombia, con implicaciones discriminatorias. García Basurto explica que *“en el Impuesto al Consumo a vehículos introducido en la reforma del 2012 se filtraron exenciones y umbrales anti-técnicos que causan importantes distorsiones en el mercado que desincentivan a los usuarios al acceso de vehículos más seguros y que afectan el recaudo”*.

Para aumentar la oferta de vehículos más seguros y ambientalmente más limpios, y atender las recomendaciones de la OECD, el experto gremial recomienda al ejecutivo eliminar el umbral de los 30 mil



dólares FOB y que todos los vehículos paguen la misma tarifa de Imptoconsumo del 8% incluyendo las motos hasta 250 cc que quedaron excluidas en la reforma pasada y castigan el recaudo en 200 mil millones.

Para el experto gremial, el actual esquema tributario en el sector automotor ya cumplió su ciclo y los ajustes propuestos son necesarios para modernizar el parque automotor, abandonar viejas prácticas comerciales, cumplir con los compromisos internacionales, mejorar la calidad de vida de los colombianos, y volver el recaudo tributario más eficiente y equitativo.

### **ANDEMOS rueda por Colombia**

ANDEMOS es la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores. Nació en 1947 y su objetivo es contribuir al crecimiento del sector automotor en el país basándose en buenas prácticas. Está constituida por empresas importadoras, comercializadoras y fabricantes de vehículos automotores.

Actualmente la asociación está compuesta por 17 empresas y 30 marcas asociadas al sector.