

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

Bogotá D.C., 20 de julio de 2020

Doctor
Jorge Humberto Mantilla
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley: “Por medio de la cual se deroga el artículo 3 del Decreto Legislativo 789 del 4 de junio de 2020 “Por el cual se adoptan medidas tributarias transitorias en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica de conformidad con el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020”.

Respetado Doctor Jorge Humberto Mantilla:

Por medio de la presente, muy comedidamente me permito radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,

RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

PROYECTO DE LEY No _____ DE 2020 CÁMARA

“Por medio de la cual se deroga el artículo 3 del Decreto Legislativo 789 del 4 de junio de 2020 “Por el cual se adoptan medidas tributarias transitorias en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica de conformidad con el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1º. Objeto. Esta ley tiene por objeto derogar el artículo 3 del Decreto Legislativo 789 del 4 de junio de 2020, sobre la exención transitoria del impuesto sobre las ventas -IVA en la importación de vehículos automotores de servicio público o particular de pasajeros y/o de vehículos automotores de servicio público o particular de transporte de carga, así como sobre la importación de los vehículos automotores de servicio público o particular, de transporte de carga completos y el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo de transporte de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular.

Artículo 2º. Derogación expresa. Deróguese el Título III, Artículo 3 del Decreto Legislativo 789 de 2020.

Artículo 3º. Vigencia. La presente ley rige desde su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

Este proyecto de ley tiene por objeto eliminar el artículo 3 del Decreto Legislativo 789 de 2020, para equilibrar la desigualdad que generó esa norma y de esta forma proteger la industria nacional, pues con esa medida el gobierno nacional generó un beneficio tributario temporal hasta diciembre del 2021 para la importación de vehículos automotores de servicio público o particular de pasajeros y/o de vehículos automotores de servicio público o particular de transporte de carga, así como sobre la importación de los vehículos automotores de servicio público o particular, de transporte de carga completos y el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo de transporte de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular, cuando lo que demanda la situación actual es que se adopten acciones para proteger y evitar la quiebra de un sector que ha logrado posicionarse en el mercado nacional e incluso en el internacional, con el trabajo y esfuerzo realizado a lo largo de más de 30 años.

II. JUSTIFICACIÓN.

1. Antecedentes

En atención a los múltiples efectos negativos que estaba ocasionando el Covid-19 en todo el territorio nacional, el pasado 6 de mayo del año en curso el presidente la república expidió el Decreto 637 de 2020, en virtud del cual se declaró por segunda vez el estado de emergencia económica social y ecológica, con fundamento el artículo 215 constitucional, con el propósito de adoptar, a través de Decretos Legislativos, las medidas y acciones necesarias para conjurar la crisis e impedir y mitigar la extensión de los efectos de la pandemia.

En ese contexto y conforme a las facultades asumidas por el jefe de estado, fue expedido el Decreto Legislativo 789 del 4 de junio de 2020, en cuyo Título III, artículo 3 establece:

“EXENCIÓN TRANSITORIA DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS -IVA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES



ARTÍCULO 3. Exención transitoria del impuesto sobre las ventas -IVA en la importación de vehículos automotores de servicio público o particular de pasajeros y/o de vehículos automotores de servicio público o particular de transporte de carga. Está exenta del impuesto sobre las ventas -IVA hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2021, la importación de vehículos automotores de transporte público de pasajeros completos y el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo, de transporte público de pasajeros.

Así mismo, está exenta del impuesto sobre las ventas -IVA hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2021, la importación de los vehículos automotores de servicio público o particular, de transporte de carga completos y el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo de transporte de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular.

Para la procedencia de las exenciones en el impuesto sobre las ventas -IVA de que trata el presente artículo se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1. Que el vehículo objeto de importación tenga como beneficiario a un pequeño transportador propietario de hasta dos (2) vehículos de transporte público de pasajeros y que haya sido objeto de reposición de uno (1) o dos (2) vehículos propios de transporte público de pasajeros.*
- 2. Que el vehículo objeto de importación tenga como beneficiario a un pequeño transportador propietario de hasta dos (2) vehículos de transporte de carga, y que haya sido objeto de reposición de uno (1) o dos (2) vehículos propios de transporte de carga.*
- 3. Que se encuentre debidamente expedido el certificado del cumplimiento del requisito de transporte público de pasajeros -CREIPASAJEROS y/o el certificado de cumplimiento de requisitos de transporte público o particular de carga -CREICARGA por la entidad competente, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa vigente.*
- 4. Que en la declaración de importación conste el número del certificado y el soporte que acredite el beneficio de la exención mencionado en el numeral anterior. Así mismo, deberá constar el nombre e identificación del transportador beneficiario, cuando este no sea el importador directo.*

La importación del vehículo automotor objeto de la exención del impuesto sobre las ventas-IVA- de que trata este artículo, podrá realizarse de manera directa por el pequeño transportador, por el concesionario, distribuidor mayorista o la entidad financiera, siempre que se cumpla los requisitos mencionados anteriormente.

Serán documentos soporte de la declaración de importación, el certificado a que hace referencia el numeral 3 del presente artículo y la autorización que dicho transportador le otorgue al concesionario, distribuidor mayorista o la entidad financiera para realizar la importación, cuando éste no la realice directamente”.

En la parte considerativa de dicho Decreto se argumenta que:

“Que según los datos de la encuesta integrada de hogares (GRIH) - Mercado Laboral del Departamento Nacional de Estadística, revelados el 29 de mayo de 2020, para el mes de abril de 2020, la tasa de desempleo del total nacional fue 19,8%, lo que significó un aumento de 9,5 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 51,8%, lo que representó una reducción de 10,4 puntos porcentuales frente a abril del 2019 (62,2%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 41,6%, presentando una disminución de 14,2 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2019 (55,8%).

Que según el mismo documento, la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 23,5%, lo que representó un aumento de 12,4 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado (11,1%). La tasa global de participación se ubicó en 53,8%, lo que significó una reducción de 11,4 puntos porcentuales frente a abril del 2019 (65,2%). Entre tanto, la tasa de ocupación fue 41,2%, lo que representó una disminución de 16,7 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2019 (57,9%).

Que, en este contexto, el estancamiento de la actividad productiva a nivel nacional ha conllevado a la disminución de 5.4 millones de ocupados a 30 de abril, debido a la imposibilidad de realizar teletrabajo o trabajo desde casa, de otorgar de vacaciones anticipadas, así como de tomar otras medidas de flexibilización laboral.

(...)

Que las medidas de control sanitario y de orden público relacionadas con la reducción de la movilidad, la aglomeración y la congregación en los sitios públicos para prevenir y controlar la propagación de la pandemia del nuevo Coronavirus COVID-19 ha generado una afectación de las distintas actividades económicas desarrolladas por el sector empresarial, que no puede seguir operando en condiciones normales y encuentra dificultades para mantener sus ingresos y, por lo tanto, para cumplir con sus obligaciones para con sus proveedores y acreedores, incluyendo los gastos necesarios

para su normal sostenimiento, tales como cánones de arrendamiento y servicios públicos, entre otros.

(...)

Que el artículo 477 del Estatuto Tributario, en los numerales 4 y 5, establece como exentos los siguientes bienes: "4. Los vehículos automotores de transporte público de pasajeros completos y el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo, de transporte público de pasajeros. Este beneficio será aplicable a las ventas hechas a pequeños transportadores propietarios de hasta de dos (2) vehículos y para efectos de la reposición de uno o dos vehículos propios, por una única vez. Este beneficio tendrá vigencia de cinco (5) años. 5. Los vehículos automotores de servicio público o particular, de transporte de carga completos y el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo de transporte de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular. Este beneficio será aplicable a las ventas hechas a pequeños transportadores propietarios de hasta de dos (2) vehículos y para efectos de la reposición de uno o dos vehículos propios, por una única vez. Este beneficio tendrá vigencia de cinco (5) años.

Que los numerales de la disposición de que trata el considerando anterior otorgan el beneficio de la exención del impuesto sobre las ventas -IVA cuando el pequeño transportador adquiere el vehículo de manera directa o a través de leasing financiero dentro del territorio nacional, excluyendo del beneficio de la exención del impuesto sobre las ventas -IVA los vehículos adquiridos bajo cualquier modalidad en la importación.

Que dada la crisis económica generada del sector de la economía transporte público terrestre y de carga, por la suspensión parcial de la movilidad en todo el territorio nacional de pasajeros y de carga, se requiere establecer una disposición que permita a este sector aplicar hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2021 la exención del impuesto sobre las ventas -IVA en la importación de los respectivos bienes".

a. Petición al Gobierno Nacional

En virtud de lo anterior, el pasado 5 de junio que pasó, envié una carta formal al señor presidente de la república y al ministro de comercio, industria y turismo, solicitando fueran tomadas las acciones correctivas de manera pronta para evitar

que la norma en análisis afectará aún más un sector que se ha visto fuertemente impactado por la pandemia.

b. Análisis Jurídico Corte Constitucional

Finalmente, frente al estudio jurídico, se tiene que mencionar que a la fecha de radicación de esta iniciativa, la Corte Constitucional no ha preferido fallo que determine la exequibilidad o inexecuibilidad. Ahora, independientemente de la determinación que se llegue a adoptar en la jurisdicción constitucional con relación al Decreto que se aborda, se considera que el mismo es inconveniente para la industria nacional por las razones que explicaran más adelante.

2. Justificación

a. Jurídica:

El artículo 215 de la Constitución Política contempla:

*“(...) El Congreso, durante el año siguiente a la declaratoria de la emergencia, podrá **derogar**, modificar o adicionar los decretos a que se refiere este artículo, en aquellas materias que ordinariamente son de iniciativa del Gobierno. **En relación con aquellas que son de iniciativa de sus miembros, el Congreso podrá ejercer dichas atribuciones en todo tiempo (...)**” (Negrilla propia)*

Frente a la función legislativa que cumple el Congreso de la República con respecto a los Decretos Legislativos expedidos en virtud de los estados de emergencia, la Corte Constitucional ha señalado (Sentencias C-252 de 2010, C-224/09, C-753 de 2015, otras):

“El control político se ejerce por el Congreso y tiene por objeto “deducir la responsabilidad política del Presidente y de los ministros por la declaratoria del estado de emergencia económica, social [y] ecológica [o que constituya grave calamidad pública], sin la ocurrencia de los supuestos contemplados en los preceptos constitucionales, o por el abuso en el ejercicio de las facultades excepcionales (art. 215 C.P.)”. La Constitución al regular el ejercicio del control político precisa que el Gobierno, en el decreto que declare el estado de emergencia, convocará al Congreso, si no se hallare reunido, para los diez días siguientes al vencimiento de dicho término. Además, prevé que si no fuere convocado el Congreso se reunirá por derecho propio en las condiciones y para los efectos del artículo 215 superior. Además del control político que le corresponde ejercer al Congreso, tiene

*asignada otra función propia de su naturaleza como lo es que “durante el año siguiente a la declaratoria de la emergencia, podrá derogar, modificar o adicionar los decretos a que se refiere este artículo, en aquellas materias que ordinariamente son de iniciativa del Gobierno. **En relación con aquéllas que son de iniciativa de sus miembros, el Congreso podrá ejercer dichas atribuciones en todo tiempo” (art. 215 superior). En consecuencia, la Constitución mantiene intacta la atribución del Congreso de expedir leyes. Prevé así una respuesta constitucionalmente válida al equilibrio entre las distintas atribuciones de las ramas del poder público (...)**”*
(Negrilla propia)

De esta manera, se colige que además del control político que le corresponde al Congreso, este tiene asignada una función propia de su naturaleza como lo es la función legislativa. De esta forma, la Constitución mantiene intacta la atribución del Congreso de la República de expedir leyes durante o después de un Estado de Emergencia y así se mantiene y garantiza una respuesta constitucionalmente válida al equilibrio entre las distintas atribuciones de las ramas del poder público.

b. Contexto

Según la Unión Internacional de la Carretera (IRU) el transporte es uno de los sectores más afectados a nivel mundial por la pandemia. Según esa organización se estima que habrá una disminución de la facturación de las empresas del sector a nivel mundial del 18% para el 2020, lo que representa unos 550.000 millones de euros.

Frente a ese crítico panorama internacional se puede afirmar que Colombia no es ajeno a la crisis, y uno de los sectores más importantes del país como lo es el de transporte, al igual que todos los subsectores que giran en torno a este, van camino a la quiebra.

Para dimensionar el impacto que ha traído la pandemia sobre el sector transporte se deben tener presentes los siguientes datos relevantes:

- Un sector en su gran mayoría compuesto por micro y pequeñas empresas: Micro 88%, pequeña 10%.
- Parque automotor compuesto por unos 76 mil buses, 35 mil busetas, 84 mil microbuses, 267 mil camiones, 55 mil tractocamiones y 50 mil volquetas.
- Según las cifras del DANE, durante el primer trimestre del año, que sólo tienen en cuenta 15 días de cuarentena ya evidenciaban la gravedad de la



Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

crisis, el transporte urbano de pasajeros tuvo un promedio de 31.943 vehículos en servicio por mes (6,1% menos que en el 2019).

- Se transportaron 798.543 pasajeros, lo que significó una disminución de 14,3% en comparación con el mismo periodo de 2019.

Así mismo según el Consejo Superior del Transporte, la Superintendencia de Transporte y el Centro de Logística y Transporte, el sector reporta:

- Pérdidas diarias que superan los \$7.000 millones, que no normalizarse la operación rápidamente podrían superar el billón de pesos.
- La movilización de usuarios en terminales de transporte público se redujo en 99,7%. Solo 37.686 personas de los 13.5 millones de usuarios que se transportaron en ese mismo periodo en el 2019.
- Las consecuencias son muy preocupantes pues entre flotas, terminales de transporte y centros de diagnóstico hay 3.576 empresas que generan 1,4 millones de empleos directos e indirectos.
- Sumados a los 200 mil empleos directos que aportan las 1189 empresas de transporte especial, hablamos de 1,6 millones de empleos en riesgo.
- Hay más de 40.000 pequeños propietarios de buses intermunicipales y más de 400 compañías se están viendo afectadas por los efectos negativos del COVID.
- Según la Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal (Aditt). Las Pérdidas hasta el mes de abril y parte de mayo ascendían a 600 mil millones de pesos. Reportan cerca de 42.000 vehículos totalmente detenidos (el 98% en parqueaderos) y 200 mil personas que dependen del sector transporte intermunicipal entre conductores, propietarios, administrativos y operativos son vulnerables ante la pérdida de ingresos por la imposibilidad de prestar el servicio de manera normal.
- Más de 1'4 millones de personas dependen de este negocio y se están viendo perjudicadas sin recibir acciones eficaces para poder superar la crisis. 90 mil son empleos directos.

Tan solo en Boyacá existen 3.600 propietarios de vehículos en cerca de 30 empresas de transporte terrestre de pasajeros, en las modalidades urbano individual y colectivo, intermunicipal, especial y mixto las cuales no pueden sostener



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

los costos de operación y están al borde de la quiebra. Se estima que estas empresas generan alrededor de 3.500 empleos directos entre conductores, operadores y despachadores, sin contar los empleos indirectos que tienen sustento del sector.

Frente a este crítico panorama públicamente los voceros del sector han manifestado que actualmente las principales problemáticas que deben afrontar son:

- No tener ingresos, por lo que no tienen un flujo de caja para atender las obligaciones laborales, tributarias y operacionales.
- Muchos están endeudados porque compraron vehículos para trabajar, ahora los deben y no están produciendo ingresos.
- En ese mismo sentido pagaron pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, SOAT, revisiones técnico mecánicas, afiliación a empresas de transporte, planillas de operación, etc., y fueron gastos que no están teniendo un retorno por la falta de operación.
- Altos y múltiples obligaciones de carácter tributario en el orden nacional y regional. (Iva, Renta, Timbre, gravamen a los movimientos financieros, registro, industria y comercio, avisos y tableros, predial, sobre vehículos automotores, contribución para la vigilancia de la Supertransporte, contribución al turismo para Fontur y algunos otros.

b.1. Frente al Decreto 789 de 2020.

Luego de hacer una breve descripción de la crítica situación que está atravesando el Sector Transporte, la cual afecta en las mismas proporciones a toda la industria que gira en torno a él, y no siendo suficiente para las empresas nacionales el tener tratar de no quebrar en estos tiempos, el gobierno nacional expide el Decreto 789 de 2020, con el cual mediante el artículo 3° se agrega un problema más para la industria nacional, pues entrega a las empresas extranjeras un incentivo para ingresar al país a “competir” con las empresas locales que están casi en quiebra.

La norma que se propone derogar no es reflejo de la intensión que manifestó el ejecutivo en la parte considerativa, pues de una parte reconoce que la reducción de la movilidad ha generado una afectación de las distintas actividades económicas desarrolladas por el sector empresarial, que no puede seguir operando en condiciones normales y encuentra dificultades para mantener sus ingresos, lo que se vio reflejado en la alta tasa de desempleo que llegó a históricos nacionales de

19,8%, lo que significó un aumento de 9,5 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado (10,3%); y a renglón seguido da beneficios para la importación de productos que no han empleado mano de obra colombiana, por mencionar tan solo un elemento.

Contexto y Problemáticas que genera el artículo tercero del Decreto:

- El Decreto pone en desventaja a los productores nacionales, al permitir que productos hechos en otros países tengan preferencias tributarias con respecto a los producidos en Colombia.
- En el proceso de importación no se pagaría el IVA (teniendo ese beneficio de manera directa) mientras que los productores nacionales lo deberían asumir durante el proceso de fabricación (adquisición de toda la materia prima) y luego tienen que hacer todo el proceso para recuperar esa plata de IVA, lo cual se demora en promedio 45 días aproximadamente, quedando con menor flujo de caja en estos momentos que se requiere tenerlo.

Esto genera evidentemente una desventaja pues afecta directamente el flujo de caja de la industria nacional, quienes, ya golpeados por el Covid, enfrentarían una quiebra segura.

- Antes del Decreto si los importadores querían recuperar el IVA debían pasarlo por un concesionario para poder recuperar el IVA, con el Decreto 789 pueden hacer la compra y venta de manera directa sin el IVA y sin tener que ponerlo al público por algún concesionario.
- Tampoco se planteó en el Decreto un mecanismo de protección contra el Dumping que se avecina, al contrario, este decreto favorece que productos internacionales lleguen a precios inferiores frente a los precios del mercado nacional.
- En vez de proteger la industria nacional con el Decreto 789 se hizo lo contrario. Generando un desequilibrio que llevará a que los competidores internacionales entreguen incluso un producto a menor precio, quebrando así a los nacionales. Lo que se debería hacer en estos momentos es proteger y evitar la quiebra de un sector que ha logrado posicionarse en el mercado

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

nacional e incluso en el internacional, con el trabajo y esfuerzo realizado a lo largo de más de 30 años.

- Con el Decreto es imposible competir con el mercado internacional, podría generar un efecto de Dumping sobre la empresa nacional (Práctica comercial que consiste en vender un producto por debajo de su precio normal, o incluso por debajo de su coste de producción, con el fin inmediato de ir eliminando las empresas competidoras y apoderarse finalmente del mercado.)
- Este Decreto pone en riesgo a un sector que lleva décadas trabajando por fortalecerse y crecer, un sector que genera más de 100.000 empleos directos e indirectos y que en verdad quiero decirles que es muy preocupante ver cómo le damos la espalda a la industria nacional y a nuestros empresarios justo cuando más lo necesitan.
- Adicionalmente, resulta contradictorio que el gobierno nacional reconozca la innovación y competitividad de empresas como Carrocerías AGA, en Duitama, quienes son embajadores de Innpulsa y quienes con el apoyo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el cluster metalmecánico fabricaron hace poco el primer bus integralmente hecho en Colombia, y que por otro lado los afectemos de esta manera.

Es importante ver el potencial del Sector en la economía nacional, pues según el DANE las exportaciones del grupo de manufacturas (maquinaria y equipo de transporte) en el periodo enero-mayo 2020 fueron de US\$2.621,7 millones, mostrando de esta forma que aún en tiempos de pandemia el sector aporta importantes cifras a la economía colombiana.

Por último, valga la pena poner de presente que ante la Corte Constitucional (dentro del proceso de Radicación RE0000322), tanto voceros del sector transporte como el presidente de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) han solicitado declarar inexecutable el artículo 3 del Decreto 789 de 2020 al considerar que:

“(…) con este se afecta a 8 mil trabajadores directos, y más de 20 indirectos, todos los cuales quedarían sus puestos de trabajo en peligro, precisamente cuando la Emergencia Económica, Social y Ecológica promulgada por el decreto 637 buscaba como principio tomar medidas para proteger el empleo nacional, no el internacional.



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

No es lógico que en plena emergencia se crea un régimen tributario ventajoso para unos en detrimento de otros, precisamente los que defienden la producción nacional, siendo que el Gobierno Nacional por mandato constitucional tiene ese encargo, que no puede sacrificar en favor de los importadores de vehículos, cuya fabricación dará empleos en otros (Sic) país, acabando en nuestro país esos mismos empleos, creando más desigualdad y desempleo, que tanto agobia nuestra sociedad.

El sector automotriz tiene un espacio importante tanto a nivel internacional como nacional, ya que por cifras del Ministerio del Comercio, Industria y Turismo de 2010, el sector automotor representa el 6,2% del PIB y emplea aproximadamente el 2,5% de la población ocupada, por lo que el Gobierno Nacional indiscutiblemente debe protegerlo, por ocupar un renglón importante en nuestra economía, y ser un sector que emplea mucha mano de obra calificada, y no calificada, por eso esta medida que busca es todo lo contrario, impulsar las importaciones en el sector de los vehículos de pasajeros y de carga, es contraria al espíritu del preámbulo constitucional, ya que va en contra del trabajo de los colombianos y de lograr un orden económico justo.

(...) crea un sistema desigual en favor de los importadores, que afecta es el empleo nacional, ya que los fabricantes en el país ante la competencia con un precio menor, por la exención del IVA de manera transitoria, van a bajar en sus ventas, las que serán ocupadas por los importadores.

Nuestro país es un destino ideal para desarrollar plataformas para la producción y ensamble de vehículos, camiones, buses, motocicletas y autopartes destinadas a suplir el mercado nacional, pero también para vender en la región, sin embargo, con este tipo de medidas, lo que se impulsa es la importación, en detrimento de nuestra producción nacional, siendo Colombia el cuarto mayor productor de vehículos en Latinoamérica, teniendo un importante parque automotor de más de 13.6 millones de vehículos, entre motocicletas (56,7%) y automóviles, buses y camiones (43,4%), teniendo proyecciones de que aumente en los años siguientes la demanda en porcentajes promedio del 7%. En Colombia hay ciudades intermedias que muestran una importante producción de carrocerías y autopartes, tanto de buses, como camiones de carga, como es el caso de Duitama en Boyacá, para poner un solo ejemplo, donde ese nuevo régimen tributario desigual, generara una crisis mayor, que generara el cierre de empresas o baja en su producción, todo lo cual conlleva la pérdida de empleos.



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

En el tema hay casos emblemáticos como el de la fábrica de don Armando Gutiérrez (AGA), que por más de cinco décadas se ha dedicado a fabricar solución para el transporte de pasajeros, teniendo una firma de reconocida seriedad nacional, que genera empleos en la región de Boyacá. Hoy la firma AGA pasó de hacer 12 unidades mensuales de buses, para en la crisis de la propagación del Covid 19, dicha producción se redujo al mínimo, pero con la entrada de esta medida, en lugar de volver a tener la demanda de más vehículos, ante la ventaja que tendrán los importadores hasta finales de 2021, esa crisis se mantendrá”.

Para la ANDI el Decreto:

“(…) relativo a la exención transitoria del IVA en la importación de vehículos automotores de servicio público o particular de pasajeros y de carga, no guarda relación con los hechos que dieron lugar al estado de excepción, ni con las medidas adoptadas para contener el contagio del coronavirus covid-19”.

3. Conclusión

Es necesario reconocer las graves consecuencias que esta norma traerá para un sector ya golpeado por la crisis que trajo la pandemia y que inevitablemente los llevará al borde de la quiebra, desencadenando despidos y desempleo.

Por esa razón, como representante oriundo de una ciudad (Duitama, Boyacá) con reconocida trayectoria en el sector de las carrocerías y la fabricación de autopartes, así como en defensa de todo el sector a nivel nacional, es mi deber exponer la afectación que causa la implementación de este decreto y solicitar de manera urgente que se adopten las medidas legislativas de manera urgente para equilibrar las cargas a nuestros productores nacionales. No podemos beneficiar la mano de obra extranjera, en perjuicio de la industria nacional. Ese panorama deja ver que incluso el camino que Colombia se había abierto en el contexto internacional se verá afectado aún más como consecuencia de los beneficios que otorga el Decreto a la importación de productos extranjeros, en perjuicio de las empresas nacionales.

III. BIBLIOGRAFÍA

- Constitución Política de Colombia.
- Decretos Legislativos 637 “Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional” y 789 “Por el cual se adoptan medidas tributarias transitorias en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica de conformidad con el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020, ambos del 2020.



Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

- Página Corte Constitucional: Expedientes relacionados con el Estado de Emergencia COVID-19.
Ver en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/micrositios/estado-de-emergencia/decretos.php>
- Sentencias de la Corte Constitucional C-070-09, C-252 de 2010, C-224/09, C-753 de 2015, C004 de 1992.
- IRU cifra las pérdidas del transporte por carretera global en 550.000 millones. Tomado de: <http://elvigia.com/iru-cifra-las-perdidas-del-transporte-por-carretera-global-en-550-000-millones/>
- Entrevista a Camilo García, presidente del Consejo Superior del Transporte. Tomado de: <http://colmundoradio.com.co/empresas-de-transporte-se-unieron-a-ley-de-insolvencia-para-pedir-ayudas/>
- **Ministerio del Transporte.** Informe Transporte en Cifras, Estadísticas 2018. Tomado de: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>
- Ministerio de transporte. Publicación de Prensa: Durante el último mes de aislamiento preventivo obligatorio se han movilizado 37.686 usuarios desde las terminales de transporte. Tomado de: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8463/durante-el-ultimo-mes-de-aislamiento-preventivo-obligatorio-se-han-movilizado-37686-usuarios-desde-las-terminales-de-transporte/>
- DANE. Boletín Técnico Exportaciones mayo 2020. Tomado de: https://imgcdn.larepublica.co/cms/2020/07/03101920/bol_exp_may20.pdf

Por las razones planteadas, pongo a consideración este Proyecto de Ley, solicitando al Gobierno Nacional, para que se apoye esta importante iniciativa que el país necesita con prontitud y evitar la consumación de mayores perjuicios, así como evaluar darle trámite a través del mensaje de urgencia contemplado en el artículo 163 de la Constitución Política.

Cordialmente,

RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA