

DECRETO 2407 DE 1991

(Octubre 25)

POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN MATERIA DE INTEGRACION DE AUTOPARTES DE PRODUCCION NACIONAL EN EL ENSAMBLE DE VEHICULOS AUTOMOTORES.

Nota 1: Derogado por el Decreto 2642 de 1993, artículo 10.

Nota 2: Modificado por el Decreto 260 de 1992.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades constitucionales y legales en especial de las que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Nacional, en desarrollo de la Ley 81 de 1988 y el Decreto 1050 de 1968,

DECRETA:

Artículo 1° LIBERTAD DE MODELOS Y VERSIONES. A partir del 1° de enero de 1992, las empresas ensambladoras podrán ensamblar libremente modelos y versiones de vehículos automotores, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula séptima de los contratos de ensamble suscritos con la Nación sobre la obligación de prestar el servicio post-venta y garantizar el suministro de repuestos.

Introducida al mercado la nueva versión o modelo del vehículo automotor. La Compañía

Ensambladora deberá informar sobre tal hecho al Ministerio de Desarrollo Económico con indicación de las características técnicas mínimas del vehículo producido y anexando el certificado de homologación de que trata el Decreto 1580 de 1991

Artículo 2° INTEGRACION NACIONAL MINIMA. A partir del 1° de enero de 1992, las Empresas Ensambladoras de Vehículos automotores, deberán incorporar un mínimo de valor agregado nacional, de acuerdo con el coeficiente de integración a que se refiere el artículo siguiente y para cada una de las categorías de vehículos de que trata el artículo 6°

Artículo 3° COEFICIENTE DE INTEGRACION NACIONAL. Para efectos de determinar el grado de integración nacional a que se refiere el artículo anterior, créase el Coeficiente de Integración Nacional (CIN), de acuerdo con los términos que se indican a continuación:

... ..

CINK: Coeficiente de integración nacional para la categoría de vehículo k.

CKDi: Valor FOB, neto de empaques, de las partes y piezas importadas, expresado en dólares de los Estados Unidos a la tasa de cambio, del país de origen, vigente en el momento de la nacionalización, para cada versión i dentro de la categoría de vehículos k.

CBUi: Valor ex-fábrica del vehículo, sin impuestos indirectos, en el exterior, expresado en dólares de los Estados Unidos, según lo dispuesto en el artículo 5°

Ni: Número de vehículos ensamblados del modelo o versión i.

PNCi: Valor de la producción de autopartes, neta de empaques, que no cumplen con el

requisito para ser consideradas como de producción nacional, expresado en dólares de los Estados Unidos, a la tasa de cambio promedio del período en el cual se mide el CIN.

Xj: Valor agregado nacional a precios FOB, neto de empaques, expresado en dólares de los Estados Unidos, de las exportaciones de vehículos o de autopartes realizadas directamente por las empresas ensambladoras o por éstas conjuntamente con las empresas productoras de autopartes, medido según la fórmula establecida en el siguiente párrafo.

Parágrafo. VALOR AGREGADO NACIONAL DE LAS EXPORTACIONES. El valor agregado nacional de las exportaciones de vehículos o autopartes se medirá de acuerdo con la siguiente metodología:

$$Xj = \text{Valor FOB producto terminado exportado} - \text{valor CIF insumos importados}$$

Artículo 4° DISTRIBUCION DEL VALOR DE LAS EXPORTACIONES. Las empresas ensambladoras de vehículos automotores podrán distribuir libremente, para efectos de la determinación del coeficiente de integración nacional, el valor de las exportaciones entre las distintas categorías de vehículos.

Artículo 5° VALOR DEL CBU. El Ministerio de Desarrollo definirá el mercado de referencia de cada vehículo para la determinación del CBU.

En ningún caso el precio del CBU podrá ser superior al precio FOB de exportación del vehículo ensamblado en el mercado de referencia.

Si el vehículo no se produce en el exterior, el Ministerio de Desarrollo determinará la metodología para calcular el CBU, teniendo en cuenta las recomendaciones del Consejo Superior del Sector Automotriz .

Artículo 6° Modificado por el Decreto 260 de 1992, artículo 1º. INTEGRACIÓN MINIMA POR

CATEGORIAS. El porcentaje promedio mínimo de integración nacional que deben alcanzar las empresas ensambladoras de vehículos automotores, será el que se indica a continuación para cada una de las siguientes categorías de vehículos:

Categoría

CIN

Incorporación de autopartes nacionales(% del CIN)

Porcentaje de incorporación de autopartes nacionales

Automóviles

35%

71.4%

25%

Comerciales incluidos camperos y Pick ups

30%

74 %

22.5%

Chasis para buses y camión

25%

70%

17.5%

Texto inicial: "INTEGRACION MINIMA POR CATEGORIAS. Las empresas ensambladoras deberán cumplir con el porcentaje mínimo de integración nacional (CIN), definido en el artículo 3° del presente Decreto. Dicho porcentaje, a su vez, deberá incorporar una proporción mínima de autopartes de producción nacional por categoría de vehículo.

Los porcentajes del CIN, así como los de incorporación de autopartes de producción nacional, se señalan a continuación:

Automóviles:

Incorporación de autopartes nacionales

(% del CIN)

Porcentaje de Incorporación de autopartes nacionales

Año

CIN

1992

50%

50%

25.0%

1993

51%

52%

26.5%

1994

52%

54%

28.1%

1995

53%

56%

29.7%

1996

54%

58%

31.3%

1997 y

55%

60%

33.0%

posteriores

Comerciales incluidos camperos y pick ups

Incorporación de autopartes nacionales

(% del CIN)

Porcentaje de Incorporación de autopartes nacionales

Año

CIN

1992

45%

50%

22.5%

1993

45%

52%

23.4%

1994

45%

54%

24.3%

1995

45%

56%

25.2%

1996

45%

58%

26.1%

1997 y

45%

60%

27.0%

posteriores

Chasises para Bus:

Incorporación de autopartes nacionales

(% del CIN)

Porcentaje de Incorporación de autopartes nacionales

Año

CIN

1992

35%

50%

17.5%

1993

35%

52%

18.2%

1994

35%

54%

18.9%

1995

35%

56%

19.6%

1996

35%

58%

20.3%

1997 y

35%

60%

21.0%

posteriores

Artículo 7° Modificado por el Decreto 260 de 1992, artículo 2º. AUTOPARTES DE PRODUCCION NACIONAL. Se consideran autopartes de producción nacional, para efectos del cómputo del porcentaje mínimo de integración de piezas nacionales, aquellas que incorporen por lo menos un cuarenta por ciento (40%) de valor agregado nacional.

Las piezas o partes que no cumplan con el porcentaje de valor agregado nacional, serán consideradas como PNC., de acuerdo con lo establecido en el artículo 3° del Decreto 2407 de 1991.

Texto inicial: “AUTOPARTES DE PRODUCCION NACIONAL. Se consideran autopartes de producción nacional, para efecto del cómputo del porcentaje mínimo de integración de piezas nacionales, aquéllas que incorporen por lo menos un cuarenta por ciento (40%) de valor agregado nacional.

Para las nuevas autopartes el requisito mínimo del cuarenta por ciento (40%) de valor agregado nacional deberá cumplirse en un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la fecha de registro de la pieza o parte.”.

Artículo 8° AUTOPARTES CONSIDERADAS COMO PNC. Para efecto del cálculo del coeficiente de integración nacional, las piezas o partes que no cumplan con el porcentaje del valor agregado nacional señalado en el artículo 7° serán consideradas como PNC de acuerdo con lo establecido en el artículo 3°.

Artículo 9° Derogado por el Decreto 260 de 1992, artículo 5°. REGISTRO DE AUTOPARTES DE PRODUCCION NACIONAL. Créase en la Superintendencia de Industria y Comercio el Registro de Autopartes de Producción Nacional, en el cual deberán inscribirse las empresas productoras y las piezas o partes locales que cumplan con el porcentaje señalado en el artículo séptimo.

La determinación de lo relativo a su organización y funcionamiento corresponderá al Ministerio de Desarrollo Económico.

Artículo 10. CONTROL Y VIGILANCIA. Para efecto de lo dispuesto en el presente decreto, la Superintendencia de Industria y Comercio tendrá en especial las siguientes funciones:

1. Verificar anualmente, con monitoreos trimestrales, el coeficiente de integración nacional-CIN-, incorporado en la producción de vehículos del período inmediatamente anterior.
2. Verificar anualmente, el porcentaje de valor agregado nacional incorporado en la producción de partes o piezas del período inmediatamente anterior.
3. Verificar la obligación de las empresas ensambladoras de suministrar durante diez (10) años los repuestos y el servicio posventa, para aquellos vehículos cuya producción se haya suspendido.
4. Verificar el valor agregado nacional de las exportaciones de partes o piezas locales y

vehículos.

Artículo 11. Derogado por el Decreto 260 de 1992, artículo 5º. La Dirección General de Aduanas remitirá a la Superintendencia de Industria y comercio por intermedio del Consejo Superior del Sector Automotriz, copia de los despachos para consumo de importación del material C.K.D. y de declaración de exportación de los vehículos y autopartes realizadas por las empresas ensambladoras y por las empresas productoras de autopartes.

Artículo 12. Derogado por el Decreto 260 de 1992, artículo 5º. INCUMPLIMIENTO DE LOS NIVELES MINIMOS DE INTEGRACION NACIONAL. El incumplimiento por parte de las empresas ensambladoras de los niveles mínimos de integración nacional, medidos de acuerdo con el CIN de que trata el artículo 3º facultará al Ministerio de Desarrollo Económico para imponer sanciones calculadas sobre el valor de ICKD importado, de acuerdo con la siguiente tabla:

X

Y

Menor o igual a 1

2

Mayor de 1 y menor o igual a 2

4

Mayor de 2 y menor o igual a 3

6

Mayor de 3 y menor o igual a 4

8

Mayor de 4 y menor o igual a 5

10

Mayor de 5 y menor o igual a 6

12

Mayor de 6 y menor o igual a 7

14

Mayor de 7 y menor o igual a 8

16

Mayor de 8 y menor o igual a 9

18

Mayor de 9 y menor o igual a 10

20

Mayor de 10 y menor o igual a 11

22

Mayor de 11 y menor o igual a 12

24

Mayor de 12 y menor o igual a 13

26

Mayor de 13 y menor o igual a 14

28

Mayor de 14

30

X = Puntos de incumplimiento del CIN por categorías, para el período que se verifique.

Y = Sanción porcentual calculada sobre el valor CIF del total de importaciones de CKD importado de la respectiva categoría, durante el período en cuestión.

Parágrafo 1° En ningún caso la multa podrá ser superior a la diferencia entre el arancel del vehículo terminado y el arancel del CKD importado.

Artículo 13. Derogado por el Decreto 260 de 1992, artículo 5º. CONSEJO SUPERIOR DEL SECTOR AUTOMOTRIZ. Créase el Consejo Superior del Sector Automotriz, encargado de asesorar al Ministro de Desarrollo Económico en la formulación, coordinación, ejecución y evaluación de la política del sector.

Además de las funciones previstas en el Decreto 1050 de 1968, corresponderá al Consejo Superior del Sector Automotriz, proponer los elementos necesarios para el manejo de la política de ensamble y sistematizar y organizar la información del sector.

Adicionalmente, el Consejo Superior del Sector Automotriz podrá llevar las estadísticas de

producción del sector, así como sus proyecciones, con el fin de evaluar el comportamiento del mismo, y mantener informada a la industria autopartista de sus posibilidades de mercado.

Artículo 14. Derogado por el Decreto 260 de 1992, artículo 5º. El Ministerio de desarrollo Económico podrá contratar con entidades especializadas en auditaje y control, la evaluación y sistematización de la información suministrada por las empresas ensambladoras y por la Dirección General de Aduanas, así como aquélla requerida para establecer los precios de referencia del CBU y de CKD.

Artículo 15. Derogado por el Decreto 260 de 1992, artículo 5º. INTEGRACION DEL CONSEJO. El Consejo Superior del Sector Automotriz estará integrado así:

- El Ministro de Desarrollo Económico o su delegado, quien lo presidirá.

- El Superintendente de Industria y Comercio o su delegado.

- Un delegado del Departamento Nacional de Planeación.

- Un representante de las empresas ensambladoras, designado por el Ministro de Desarrollo Económico de ternas que para el efecto le envíen.

- Un representante de las empresas productoras de autopartes, designado por el Ministro de Desarrollo Económico de ternas que para el efecto le envíen.

Parágrafo. El Consejo Superior tendrá una Secretaría Técnica a cargo de la persona o personas designadas de acuerdo a como se establezca en el reglamento interno del Consejo.

Artículo 16. Elimínase a partir del 1º de enero de 1992, el visto bueno previo de que trata el literal d) del artículo 10 del Decreto 308 de 1985, para la importación de material de

ensamble y partes y piezas para el mercado de reposición por parte de las Empresas Ensambladoras de vehículos automotores.

Artículo 17. Las Empresas Ensambladoras y los productores de autopartes están obligados a proporcionar al Gobierno Nacional toda la información necesaria para el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Decreto.

Artículo 18. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 25 de octubre de 1991.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO.

El Ministro de Desarrollo Económico,

ERNESTO SAMPER PIZANO.