

Propuesta sobre la Importación de Motocarros en Colombia

Luz Elena Angulo Pérez

Carlos Eduardo Romero Escudero

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Especialización en Administración y Auditoría Tributaria

Bogotá, D.C. 2016

Propuesta sobre la Importación de Motocarros en Colombia

Luz Elena Angulo Pérez

Carlos Eduardo Romero Escudero

Trabajo presentado como requisito parcial para obtener el título de Especialista en  
Administración y Auditoría

Director

Freddy León Paimé

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Especialización en Administración y Auditoría Tributaria

Bogotá, D.C. 2016

## Contenido

Resumen	4
Abstract	5
Introducción	6
1 Marco Teórico	8
1.1 Economía China en el mercado mundial	8
1.1.1 El mercado chino en Colombia	9
1.1.2 Comercio internacional y relaciones bilaterales Colombia.	11
1.2 Aspectos tributarios y aduaneros de la importación del moto carro	12
1.2.1 Concepto de importación y modalidad de transformación y ensamble de Moto carro	13
1.2.2 Definición y finalidad de las Zonas Francas	17
1.2.3 Impuesto sobre la renta	19
1.2.4 Concepto de IVA	22
1.2.5 Concepto de Derecho Tributario Internacional	25
1.2.6 Convenios de doble imposición (CDI)	25
1.2.7 Definición de Régimen Aduanero	30
2 Aspectos sociales	31
2.1 Ventajas socio económicas del uso de la motocicleta en Colombia	31
3 Análisis	34
4 Conclusiones	38
Referencias	40

## Resumen

Basado en la información anterior, se puede plantear de manera resumida que la importación de motocarros se puede realizar con beneplácito por aspectos de tipo social por cuanto son vehículos que prestarán servicios y beneficios a poblaciones menos favorecidas, lo cual redundará económicamente en brindar posibilidades laborales a genera la posibilidad de otras fuentes de empleo por el ensamble y transformación que de acuerdo al uso que se dará a los mismos. A través de las zonas señaladas, también los inversionistas lograrán beneficios fiscales y aduaneros, porque contarán con un **RÉGIMEN ADUANERO**, que incentiva este tipo de mercado con la posibilidad de gozar de exenciones sobre tributos aduaneros e **IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS**, así como beneficios en una tarifa diferencial del **IMPUESTO SOBRE LA RENTA**.

*Palabras clave: régimen aduanero, impuesto sobre las ventas, impuesto sobre la renta.*

### **Abstract**

Based on the previous information it is possible to claim briefly that the three-wheeler import can be welcome due to with these vehicles can be provided transport services for disadvantaged population and employment opportunities for people who don't count on formal employment. The import of these vehicles through **FREE ZONES** makes procedures to be easier and generate employment opportunities because this means of transport requires framing operations. On the other hand, investors may get tax and customs benefits since they count on a **CUSTOMS REGIME** in which this market is encouraged with exemptions in customs duties and **SALES TAX** as well as benefits that investors may get with differential rate on the **INCOME TAX**.

*Keywords: customs procedure, sales tax, income tax.*

## **Introducción**

Este trabajo tiene como objetivo principal abordar en forma breve y sistemática las principales secciones, temas y conceptos de la investigación, para lo cual hemos de realizar una presentación sucinta de los mismos. En primera instancia, el trabajo se divide en nueve secciones, las cuales tienen que ver con el título, el objetivo, el resumen, el marco teórico, los aspectos empíricos, el análisis, las conclusiones, las referencias bibliográficas, los anexos, y la presente introducción. Así pues, se plantea como objetivo general analizar las implicaciones socio-económicas, aduaneras y tributarias de la importación de motocarros en el país; dejando ver que es un sistema de movilización rápido y puerta a puerta que mejora las necesidades de sus usuarios y que no brindan los vehículos por la versatilidad de las vías de las ciudades, pueblos y veredas de nuestro país.

Ahora bien, se tiene en cuenta la influencia económica del mercado chino en el contexto global, así como las relaciones comerciales que se han venido tejiendo entre Colombia y China y las ventajas de un posible tratado de libre comercio entre ambos países. Luego, se definen los conceptos legales y tributarios más importantes de la propuesta, que son la importación para transformación o ensamble, las Zonas Francas y su finalidad, el impuesto de la renta y los tributos aduaneros, aplicados al caso concreto del estudio; en donde se aplica la verdadera auditoria si es significativa la llegada de este vehículo o no para su uso.

En cuanto a los aspectos empíricos, este trabajo está basado en el VIII Estudio Sociodemográfico del Usuario de la Moto en Colombia, realizado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2013), con el fin de determinar los antecedentes del uso

de este medio de transporte en el país y dilucidar su influencia en los aspectos socio económicos del mismo.

Sumado a ello, se realiza un análisis de los datos recopilados durante la investigación, con el propósito de establecer la viabilidad de implementación de la propuesta en Colombia. Luego, se establecen conclusiones acerca del estudio.

La pregunta de investigación de esta propuesta parte de una problemática que es constante dentro del país, la cual tiene que ver con la falta de empleo. Así, al observar que en el Estudio Socio demográfico citado se plantea que la motocicleta ha brindado oportunidades de empleo a muchas personas especialmente de los estratos 3 y 4, la importación del motocarro se ve como una opción viable donde la propuesta permita transformar el modelo original de la moto, teniendo en cuenta sus ventajas socio económicas, con el fin de dar la posibilidad a mucha gente, entre ellos microempresarios, inversionistas y campesinos, de acceder a un medio de transporte de carga más pesada y con un volumen más amplio, refiriéndose a que el motocarro es más fuerte que la motocicleta común que es para dos personas y el motocarro puede albergar hasta cuatro bien acondicionado o cargar hasta media tonelada sin perjudicarla es decir, sin sobre peso. Para ello, es necesario tener en cuenta los referentes conceptuales teóricos que se presentan a continuación en el marco teórico, ya que éstos son básicos para llevar a cabo la propuesta, la cual es pertinente porque permite mejorar la calidad de vida de muchas personas en el país a partir de las leyes del derecho tributario y aduanero de la modalidad de importación para ensamble y transformación.

## 1 Marco Teórico

Los referentes teóricos que se presentan a continuación, permiten comprender la importancia de la importación en el país, teniendo en cuenta que China es un país que posee el producto que requiere la implementación de la propuesta, el cual consiste en las partes del motocarro.

### *1.1 Economía China en el mercado mundial*

De acuerdo con Bustelo (2005), profesor titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense de Madrid, la importancia adquirida por China en la economía mundial es sobresaliente, ya que este país se consolida como el tercer exportador mundial de mercancías, así como el primer receptor de inversión directa extranjera. Su notable crecimiento en los últimos años (9,5% de media anual) ha hecho que su peso en el producto bruto mundial se haya duplicado considerablemente (6% en 1990 y 13% en 2004). Esta proporción es similar a la de la UE pero superior a la de EEUU. (Ver Tabla 9.2).

En concordancia con ello, las principales ventajas económicas de China devienen de los abundantes recursos humanos y materiales que posee, así como de una adecuada inclusión comercial internacional y una estructura empresarial importante con sofisticación técnica. (Shenkar, 2004). En otras palabras:

“La ventaja del comercio de China está basada en la abundancia de mano de obra.

El país vende productos en los que está concentrada su ventaja comparativa: la mano de obra, y de ahí que se haya especializado en el comercio de manufacturas, que representa el 80% de sus exportaciones, mientras que los



productos primarios están constituidos por el restante 20% del intercambio. China exporta industria liviana e industria básica, y compra materias primas para volver a exportar. Entre los bienes primarios más importantes están los alimentos y químicos. A fin de incrementar su competitividad, China es importador de materias primas y maquinaria moderna de alta tecnología” (China Statistical Yearbook, 2005. Pág. 4).

En otras palabras, China posee una gran mano de obra, la cual se especializa en manufacturas, materias primas y maquinaria, dentro de la cual exportan las moto-partes, lo cual permite la materialización de esta propuesta que pretende ensamblarlas en Colombia para su comercialización y buen uso.

### *1.1.1 El mercado chino en Colombia*

Según Posada (2005), la economía china es altamente competitiva y la integración entre ambos países es importante desde el punto de vista tanto geo-político como económico en el contexto de la globalización, donde se exige de los países más competitividad en materia de importación y exportación. En este sentido, Posada (2005) afirma que el comercio colombo-chino sobrepasa los US \$ 1.000 millones anuales, lo cual constituye un argumento suficiente para importar desde China hacia Colombia. Además de ello, este autor expone las siguientes razones:

1. El comercio de bienes ha crecido en la última década, siendo importante el comercio inter-industrial, fundamentado en las ventajas competitivas, para maximizar la complementariedad de las dos economías.

2. El comercio intra-industrial, que realizan firmas con ventajas comparativas, ha aumentado en los últimos cuatro años, al punto de que ya existen inversiones en sectores manufactureros. Se destacan las inversiones en Colombia de la firma china JINCOL en el sector de motocicletas, por un valor de US\$ 5 millones y de Café de Colombia en China por más de US\$ 2 millones.

3. Los países latinoamericanos se han visto perjudicados en alta medida por el contrabando de mercaderías chinas, circunstancia que se remediaría mediante un acuerdo de libre comercio respaldado por la OMC. Éste beneficiaría a los dos países, ya que una y otra economías son complementarias. (Ibíd., P. 9)

En otras palabras, las ventajas de la integración comercial entre ambos países son bastantes, ya que han constituido un complemento importante por el hecho de que China posee una gran dotación de mano de obra, la cual domina el comercio de industria, es decir, tiene la capacidad de exportar confecciones, textiles, maquinaria, equipos y automotores. Mientras tanto, se puede decir que Colombia posee una amplia dotación de recursos naturales, con los cuales puede incrementar sus ventas en productos primarios tales como el café, el carbón, las frutas, los vegetales, entre otros. (Ver Tablas 9.4 &9.5).

Ahora bien, este autor enfatiza en que “(...) en materia de integración entre los dos países son convenios y acuerdos a través de la denominada Comisión Mixta”. Posada explica que el principal obstáculo para llevar a buen término esta integración, radica en que los esquemas de integración que manejan uno y otro país son diferentes, ya que “las relaciones comerciales con China normalmente pasan por el cabildeo diplomático antes que por el

empresarial”. Pero aun así, afirma que “el ingreso de China a la OMC es una garantía para la integración, pues le brindará un marco legal claro y común”. (Ibíd., P.38).

### *1.1.2 Comercio internacional y relaciones bilaterales Colombia.*

Es importante establecer cuáles han sido las relaciones económicas entre Colombia y China en relación a la importación y la exportación. Así pues, de acuerdo con los estudios realizados por Proexport (2014), el comercio entre ambos países creció más de 4 veces en la década de los noventa:

“Mientras las exportaciones de China con crecieron a una tasa promedio anual de 36% entre 1993 y 2004, las importaciones lo hicieron a un 31%.<sup>25</sup> Colombia es importador neto de China durante todo el período analizado. Esto se debe a que en tanto que Colombia es exportador neto en 46 partidas arancelarias, es importador neto en 94226.” (Proexport, Colombia). (Ver Tabla 9.3).

En cuanto a las relaciones entre China y Colombia desde el punto de vista diplomático y legislativo, el Gobierno Nacional y el Congreso del país han reconocido la importancia de fortalecer los vínculos económicos entre ambos países mediante el acuerdo plasmado en la Ley 1462 de 2011, ya que:

“(…) el Pacífico asiático se ha convertido en uno de los polos más dinámicos de la economía mundial, un núcleo de desarrollo y crecimiento económico, un epicentro de comercio e inversión, un líder en avances tecnológicos y un escenario importante de integración y cooperación económica.” (Ley 1462, 2011, p. 6).

Al analizar la situación de Colombia y de China se resalta que durante 2014, mientras que en Colombia hubo un crecimiento del 4.8%, en China esa cifra alcanzó el 7.3%; a su vez, el crecimiento industrial fue de 1.9% y 8.8% respectivamente (ANDI, 2015). Estas cifras muestran que la dinámica económica de China es aún más acelerada que la de Colombia, a pesar de que esta se ha destacado entre los países de América.

En el año 2014 Colombia presentó un aumento significativo de sus exportaciones hacia China, alcanzando un total de USD\$5.406 millones. El principal socio comercial de Colombia en exportaciones continúa siendo Estados Unidos con una participación de 25,4% del mercado, seguido por China con el 11,5% y Panamá con 6,5%. Los productos con mayores exportaciones hacia China en los años 2013 y 2014 fueron combustibles, fundición de hierro y acero, metales y sus manufacturas, cueros y productos químicos. (ANDI, 2015)

A su vez, las importaciones desde China en 2014 fueron por un monto total de USD\$8.085 millones, lo que arroja para Colombia un déficit de balanza comercial con ese país por USD\$3.197 millones. En los últimos años Colombia ha sido importador creciente de vehículos chinos, así como de máquinas de oficina, equipos para telecomunicaciones, y máquinas de procesamiento automático de datos. (ANDI, 2015)

### *1.2 Aspectos tributarios y aduaneros de la importación del moto carro*

En esta parte del trabajo, es indispensable definir algunos conceptos clave relacionados con la importación a nivel tributario y aduanero, los cuales permitirán observar de qué forma se puede materializar esta propuesta en el sentido en que allí se establecen los requisitos que debe presentar el inversionista o aquella persona que se interese en la importación de moto

carros y toda la parte legislativa al respecto; por lo cual, a continuación se presentan los conceptos de importación en la modalidad de transformación y ensamble, los cuales son planteados en el Decreto 2685 (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1999), se definen las zonas francas, el impuesto de la renta, las fuentes del derecho tributario y el derecho tributario internacional, los convenios de doble imposición, el régimen aduanero y el concepto de IVA.

### *1.2.1 Concepto de importación y modalidad de transformación y ensamble de Moto carro*

Según el Decreto 2685 de 1999, la importación consiste en “El ingreso de mercancías al territorio aduanero nacional desde el resto del mundo o desde una zona franca, con el fin de permanecer en él de forma definitiva o temporal, en cumplimiento de un fin específico”. En este sentido, es importante tener claro que la parte legal aduanera relacionada con la importación para transformación o ensamble se rige en la Sección VII del mismo decreto, que la define como: “(...) la modalidad bajo la cual se importan mercancías que van a ser sometidas a procesos de transformación o ensamble, por parte de industrias reconocidas como tales por la autoridad competente, y autorizadas para el efecto por la dirección de impuestos y aduanas nacionales”. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1999, p. Artículo 189).

En este decreto se añade que los autorizados para utilizar esta modalidad deberán presentar una declaración de importación indicando la modalidad para transformación o ensamble, sin el pago de tributos aduaneros y que (...) la dirección de impuestos y aduanas nacionales impartirá las instrucciones para el desarrollo de esta modalidad y habilitará el depósito donde se almacenarán las mercancías que serán sometidas al proceso de

transformación o ensamble.” (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1999, pp. 15, artículo 190). Para tal fin, el declarante está obligado a conservar el original de los siguientes documentos: a) Registro o licencia de importación que ampare la mercancía, b) Factura comercial; c) Documento de transporte; d) Certificado de origen, cuando se requiera para la aplicación de disposiciones especiales; e) Documentos exigidos por normas especiales; f) Lista de empaque, cuando hubiere lugar a ella; g) Mandato, cuando no exista endoso aduanero y la Declaración de Importación se presente a través de una Sociedad de Intermediación Aduanera y, h) La Declaración Andina del Valor y los documentos soporte cuando a ello hubiere lugar. (Ibíd.: Art190, Decreto 2685 de 1999).

Esta modalidad de importación se terminará, cuando las mercancías sean declaradas en importación ordinaria o en importación con franquicia, dentro del plazo establecido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. La Declaración de Importación ordinaria deberá presentarse una vez se obtenga el producto final, cancelando los tributos aduaneros, liquidados sobre el valor de las partes y accesorios extranjeros utilizados, teniendo en cuenta las tarifas correspondientes a la sub-partida arancelaria de la unidad producida. Los residuos, desperdicios o partes resultantes de la transformación, cuando se sometan a importación ordinaria, pagarán los tributos aduaneros de acuerdo con su clasificación en el Arancel de Aduanas. También finalizará la importación para transformación o ensamble:

“Cuando las mercancías importadas con suspensión de tributos o los productos finales obtenidos en el proceso de transformación o ensamble sean exportados, reexportados o destruidos de manera que carezcan de valor comercial, o cuando dentro del término fijado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, no se presentó la Declaración de Importación ordinaria o con franquicia, ni la

mercancía se exportó o se reexportó, eventos en los cuales se entiende abandonada a favor de la Nación, o cuando se acepte el abandono voluntario por parte de la autoridad aduanera.” (Ibíd.: Art 190, Decreto 2685).

Además, el Artículo 144 del Decreto 2685 de 1999, según el cual la declaración de importación temporal de corto plazo se puede señalar al término de permanencia de la mercancía en el territorio aduanero nacional “(...) y se liquidarán los tributos aduaneros a las tarifas vigentes a la fecha de su presentación y aceptación, para efectos de la constitución de la garantía, si a ello hubiere lugar. En la Declaración de Importación temporal de corto plazo no se pagarán tributos aduaneros” (Proexport, 2013. Pág. 55).

En cuanto a la importación de los CKD, ésta debe registrarse en el Banco de la República y la operación se puede hacer mediante moneda extranjera a través de IMC (Intermediarios del Mercado Cambiario) o CCC (Cuenta Corriente de Compensación), y en pesos mediante la primera modalidad (IMC). Para tales efectos, los intermediarios pueden ser bancos comerciales, bancos hipotecarios, corporaciones financieras, compañías de financiamiento comercial, cooperativas financieras, sociedades comisionistas de bolsa, o el Banco de Comercio Exterior de Colombia (BALCOLDEX), entre otros. Los pagos al proveedor se pueden realizar, así mismo, a través de cheques y/o tarjetas de crédito. (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013).

Así pues, teniendo en cuenta que no es necesario cancelar tributos aduaneros, tal y como se regula en el artículo 190 del Decreto 2685 de 1999, es importante resaltar que el régimen de depósito aduanero, según el cual las mercancías son almacenadas por un periodo determinado bajo el control de la aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta

finalidad, enfatiza en que esto sucederá siempre y cuando las mercancías no hayan sido sometidas a otro régimen aduanero. De lo contrario, el pago se hará efectivo.

Para este fin, el declarante deberá presentar la declaración aduanera en el lugar de arribo y obtener la correspondiente autorización del régimen, dentro del término previsto en el numeral 2 del artículo 225, Según el cual los soportes legales son el documento de transporte; la factura comercial que acredite la operación de comercio; los certificados de inspección y aquellos otros documentos que se expiden en el lugar de arribo por parte de las autoridades de control, tales como certificados sanitarios, fitosanitarios y otros exigidos por normas especiales; mandato o poder, cuando no exista endoso aduanero y la declaración aduanera se presente a través de una agencia de aduanas.

Cabe resaltar que no se autorizará el régimen en el caso de existir inconsistencias en la declaración aduanera frente a la información consignada en los documentos soporte y la mercancía quedará en manos de la autoridad competente.

En este mismo orden de ideas, para llevar a cabo la importación en la modalidad de ensamble y transformación se dispone de un área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, la cual se denomina Zona Franca según el Decreto 2685 de 1999. Esta zona permite desarrollar actividades industriales y de servicios bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior, lo cual se analiza a continuación, teniendo en cuenta que el propósito del trabajo es importar moto partes de China para su posterior ensamble en Colombia, que garantice su buen servicio para el transporte informal de personas y carga pequeña inferior a media tonelada ya que se trata es de reducir los incómodos



vehículos en las ciudades entregando mercancías de construcción, reduciendo trancones innecesarios.

### *1.2.2 Definición y finalidad de las Zonas Francas*

En el Decreto 2685 de 1999, la Zona Franca se define como un área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, en donde se almacena la mercancía que va a ser utilizada para la modalidad de ensamble en este caso, y dentro de la cual no se debe pagar ningún tipo de tributo. Así, la finalidad de la Zona Franca es ser precisamente un instrumento para la creación de empleo y captación de nuevas inversiones de capital, además de constituirse como un polo de desarrollo que promueve la competitividad en las regiones establecidas. (Ibíd.: Art190, Decreto 2685 de 1999).

En adición a ello, las Zonas Francas permiten desarrollar procesos industriales altamente productivos y competitivos, promoviendo las economías de escala y simplificando los procedimientos del comercio de bienes y servicios para facilitar su venta. No obstante, como se ha podido observar, este trabajo se enfoca más en la importación que en la comercialización de motocarros como tal. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, citado en Posada, 2005).

Las zonas francas son un mecanismo que muchos países emplean para facilitar tanto la fabricación de productos y servicios exportables, como la incorporación de algunos componentes a la producción de productos y/o servicios destinados al consumo interno; para lograrlo se crean unas condiciones impositivas excepcionales dentro de una zona

geográficamente delimitada y sometida a unos controles especiales tendientes a garantizar el respeto de los límites definidos por la legislación que cobija dichas zonas francas.

Para lograr el estímulo que pretenden, las zonas francas ofrecen condiciones más favorables en materia de impuestos a aquellos empresarios que allí operan, condiciones que generan para el Estado un menor recaudo, como es obvio. El supuesto bajo el cual se toma esa decisión de disminuir las cargas impositivas a los empresarios que operan en las zonas francas, es que ellos crearán unas condiciones de inversión, de empleo y de desarrollo en general cuyos efectos para la economía nacional superan la disminución que generan en el recaudo de impuestos.

En 2005 el Congreso de la República amplió los beneficios tributarios que existían hasta entonces en el país para los empresarios que invierten en zonas francas. Dadas las condiciones de ventaja creadas mediante el nuevo régimen de zonas francas, se generó un debate sobre si el mismo genera o no los beneficios propuestos o si por el contrario se trató de favorecer los intereses en algunos pocos casos particulares. El problema que se buscó resolver mediante la presente investigación se resume en la siguiente pregunta: ¿se han cumplido los objetivos que motivaron la modificación del régimen de zonas francas en Colombia?

En materia de ingresos, durante 2006, los ingresos totales de mercancías hacia las zonas francas colombianas estaban en US\$4.782,9 millones CIF y en 2009 fueron de US\$8.481,1 millones CIF<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> CIF: Cost, insurance and freight. Costo, Seguro y Flete (puerto de destino convenido). Significa que el vendedor entrega la mercadería cuando esta sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

En cuanto a las salidas, durante 2006, las salidas totales de mercancías desde las zonas francas colombianas eran de US\$6.198,5 millones FOB y en 2009 de US\$9.188,6 millones FOB<sup>2</sup>.

De las anteriores cifras surge inmediatamente la importancia económica que representa el tema de las zonas francas para la economía nacional; en materia de empleo, las zonas francas constituidas entre 2007 y octubre 2010 pretenden crear en total más de 128.000 empleos (ANDI, 2015), lo que muestra la importancia social de las mismas. Esa importancia tanto económica como social del tema de zonas francas, junto con la controversia suscitada en los medios de comunicación en su momento en torno a la aprobación del nuevo régimen aprobado por el Congreso en 2005 y que entró en plena vigencia en 2007, fueron las razones que motivaron al autor de la presente investigación a su realización.

### *1.2.3 Impuesto sobre la renta*

Teniendo en cuenta que para llevar a cabo la importación para el ensamble y la transformación de moto carros, hay una serie de normas legales que es imprescindible conocer y acatar, donde la integración comercial entre los diferentes países, en este caso, Colombia y China está supeditada a dichas normas, a continuación se definen las fuentes del derecho tributario y del derecho tributario internacional, que abarcan los decretos, las leyes, las resoluciones, los tratados y los convenios, sin mencionar los posibles nuevos impuestos que se deben desarrollar dentro del proceso de uso de estos en el proceso productivo ya que generaría otros tales como tasas y contribuciones por su uso.

---

<sup>2</sup> FOB (Free on board) - Libre a Bordo (puerto de carga convenido). La responsabilidad del vendedor termina cuando las mercaderías sobrepasan la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

Además, la legítima garantía de que si se desarrolla como elemento de trabajo el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte entraría a definir algunas directrices para la legalización de estos moto carros en la producción nacional y si se llegara a generar un impuesto al uso del mismo y se lo entregaran a los entes territoriales y que los concejos municipales fueran los que legislaran para el cobro mínimo del mismo, se estaría generando un ingreso inimaginable para estos y así crecería el ingreso corriente de los entes territoriales en esta falta que le hace; y con ello se controlaría más el uso de la mal llamada venganza japonesa y se buscaría con ello la legalización del servicio y se establecerían diversos manuales de uso y se agruparían en cooperativas para apacentar el desorden que existe en este momento con la proliferación de motocicletas rodando en los pueblos y ciudades en el llamado moto taxis informal. Fuentes del derecho tributario y derecho tributario internacional.

De acuerdo con Bravo (citado por Gutiérrez, 2010), “(...) se entiende por fuentes del derecho tributario aquellas formas a través de las cuales se ponen de manifiesto las normas vigentes que regulan las relaciones tributarias”. Por ejemplo, la Constitución, los convenios internacionales, los decretos-leyes, los decretos legislativos, los decretos reglamentarios, las resoluciones generales, las ordenanzas departamentales y los acuerdos municipales. Además, que son relevantes los conceptos de la DIAN. (Ley 223 de 1995 Art. 264).

Los impuestos o tributos son los gravámenes que el gobierno cobra a las personas, a los hogares y a las empresas y existen distintos tipos que pueden dividirse en tres categorías:

1. Impuestos al ingreso de las personas y de las empresas, es decir, sobre los salarios y las utilidades.

1. Impuestos al gasto, los cuales incluyen el impuesto al valor agregado y los aranceles.
2. Impuestos a la propiedad, que son los que se cobran sobre la finca raíz, como vivienda, edificios de oficinas, locales comerciales y terrenos agrícolas, así como sobre las herencias.

Los impuestos también se pueden clasificar como directos o indirectos; los primeros son los que gravan directamente a los individuos y a las empresas, como en los casos de los impuestos al ingreso y a la propiedad. Por su parte los impuestos indirectos gravan a los bienes y los servicios, como en el caso del impuesto al valor agregado (IVA) y los aranceles y se consideran como indirectos dado que los termina pagando el consumidor final de manera indirecta al pagar por los bienes y los servicios gravados. (Banco de la República, 2008)

Los impuestos conforman los denominados ingresos tributarios del gobierno; adicionalmente las utilidades obtenidas por las empresas del Estado que venden bienes y servicios conforman los ingresos no tributarios del gobierno. La estructura tributaria de los países en desarrollo se compone en mayor porcentaje de impuestos indirectos debido especialmente a que éstos son más fáciles de recaudar que los impuestos directos; esta facilidad se origina en el hecho de que corresponden a una tasa que se cobra, por ejemplo, sobre el valor de una venta, lo que evita confusiones sobre el valor a pagar. Igual sucede con el impuesto a las transacciones en el sector financiero o impuesto del 4 por mil, que se liquida como un porcentaje de la transacción sin tener en cuenta la capacidad de pago de cada contribuyente y que se calcula también de manera automática sobre el monto de la transacción. En cambio los impuestos directos dependen generalmente del cálculo de los

ingresos o de la riqueza, como es el caso del impuesto sobre la renta o sobre el patrimonio, lo que hace que su cálculo y su cobro sean más complejos. (Banco de la República, 2008, p. 8)

En este sentido, los conceptos de la DIAN son de suma importancia porque definen y regulan aspectos como el IVA o el valor al impuesto agregado, que se define a continuación.

#### *1.2.4 Concepto de IVA*

Según la DIAN (2009), el impuesto sobre las ventas, denominado comúnmente como el valor agregado al impuesto (IVA):

“(…) es un gravamen que recae sobre el consumo de bienes, servicios y explotación de juegos de suerte y azar. Es un impuesto del orden nacional, indirecto, de naturaleza real, de causación instantánea y de régimen general. Es impuesto por consistir en una obligación pecuniaria que debe sufragar el sujeto pasivo sin ninguna contraprestación directa. Es del orden nacional porque su ámbito de aplicación lo constituye todo el territorio nacional y el titular de la acreencia tributaria es la nación. Es indirecto porque entre el contribuyente, entendido como quien efectivamente asume la carga económica del impuesto y la nación como sujeto activo, acreedor de la obligación tributaria, medio un intermediario denominado responsable. Es de naturaleza real por cuanto afecta o recae sobre bienes, servicios y explotación de juegos de azar sin consideración alguna a la calidad de las personas que intervienen en la operación. Es un impuesto de causación instantánea porque el hecho generador del impuesto tiene ocurrencia en un instante o momento preciso aunque para una adecuada administración la declaración, se presenta por periodos bimestrales de igual forma se presenta de forma cuatrimestral y anual. En consecuencia para establecer la

vigencia del impuesto se debe acudir a la regla consagrada en el artículo 338 de la Constitución Política”.

En este sentido, en el caso estudiado los incentivos de este régimen en términos fiscales constituyen una tasa de impuesto de renta del 15% y compras a empresas en que Colombia está exenta de IVA. En relación a los aduaneros, no causa arancel ni IVA mientras estén en Zonas Francas. Como aparece contemplado en el artículo 481 del estatuto tributario literal e) que dice bienes exentos con derecho a devolución bimestral, el cual queda modificado por el artículo 55 de la ley 1607 de 2012, las materias primas, partes, insumos y bienes terminados que se vendan desde el territorio aduanero nacional a usuarios industriales de bienes o de servicios de Zona franca o entre estos, siempre que los mismos sean necesarios para el desarrollo del objeto social de dichos usuarios.

El Estatuto Tributario en el Libro Tercero, Título I que trata del Hecho Generador del Impuesto sobre las Ventas, en su artículo 420, señala los hechos sobre los que recae el impuesto, así:

El impuesto a las ventas se aplicará sobre:

- a) Las ventas de bienes corporales muebles que no hayan sido excluidas expresamente;
- b) La prestación de los servicios en el territorio nacional;
- c) c) La importación de bienes corporales muebles que no hayan sido excluidos expresamente;

- d) La circulación, venta u operación de los juegos de suerte y azar, excepto las loterías  
/.../

Por otro lado, de acuerdo con el Artículo 421 de Estatuto Tributario, se considera venta todo acto que implica la transferencia de dominio a título gratuito u oneroso de bienes corporales muebles, ya sea que esa transferencia se realice a nombre propio, por cuenta de terceros a nombre propio o por cuenta y a nombre de terceros. Igualmente los retiros de bienes corporales muebles hechos por el responsable para su uso o para formar parte de los activos fijos de la empresa.

Para efectos del IVA los bienes se clasifica en bienes exentos, excluidos y gravados. Los exentos son aquellos que el legislador ha gravado con una tarifa igual a 0; los excluidos son también denominados no causantes de IVA y por lo tanto no tienen ninguna tarifa y los gravados son los que cumplen con el hecho generador de este impuesto. Los bienes exentos de IVA se relacionan en los artículos 477 y 478 del Estatuto Tributario. Es importante tener en cuenta que existen algunos bienes que cumplen con el hecho generador del impuesto sobre las ventas y que el legislador ha excluido del pago de IVA de acuerdo con el Artículo 424 y siguientes del Estatuto Tributario.

En cuanto a los servicios, los exentos de IVA se relacionan en el Artículo 481 del Estatuto Tributario y los excluidos de este impuesto se enumeran en el Artículo 476 del mismo; este Estatuto también establece que quienes importen, produzcan y comercialicen productos o servicios excluidos de IVA no son responsables de este impuesto.



### *1.2.5 Concepto de Derecho Tributario Internacional*

En concordancia con Vogel (2001), quien es citado por Briceño (2010), el derecho tributario internacional “(...) abarca la totalidad de las prescripciones jurídicas que se refiere a la imposición de supuestos de hecho que tiene lugar en el exterior de las fronteras nacionales. Es decir, que esta rama del derecho estudia las normas del derecho internacional y las del derecho interno de cada país que regula situaciones que ocurren fuera de las fronteras”. (Ibíd., P 1).

Una de las fuentes del derecho internacional tributario son los tratados, los cuales comprenden “(...) todo acuerdo de voluntades para producir un efecto jurídico cualquiera que sea su denominación”. (Gaviria, 1988, p. 1)

### *1.2.6 Convenios de doble imposición (CDI)*

En concordancia con Uckmar (2003, p. Citado por Briceño (2010)), los CDI se definen como:

“Textos normativos que tienen naturaleza de tratados internacionales y que su función es la de colaborar en la eliminación de los conflictos positivos de tributación originados por el ejercicio de la soberanía tributaria de distintos estados y, por el hecho de que, cada estado puede imponer su propia potestad tributaria a todas aquellas circunstancias que impliquen una relación económica con su propio sistema estatal, lo cual supone conflictos” (Briceño, 2010, p. 2).

Los convenios para evitar la doble tributación se aplican en principio a los impuestos de renta y patrimonio, que en el caso de Colombia, sólo tienen aplicación una vez han sido

revisados por la Corte Constitucional, la cual determina que no vulnera el sistema jurídico. En este campo, Colombia ha suscrito algunos convenios con España, Chile, Suiza, Canadá y México y aunque hace parte de la MERCOSUR, la comunidad ANDINA, y algunos Tratados de Libre Comercio con EE.UU, entre otros países, con China únicamente se han realizado acuerdos diplomáticos tales como las Comisiones Mixtas. (Briceño, 2010, Posada, 2005).

Pese a ello, en Colombia se crearon los contratos de estabilidad jurídica mediante la Ley 963 de 2005, con el fin de “(...) promover inversiones nuevas y ampliar las existentes en el territorio nacional” (Posada, 2015, Pág. 37). Los contratos de estabilidad jurídica pueden ser suscritos por inversionistas nacionales y extranjeros, sean personas naturales o jurídicas, quienes apliquen a un monto igual o mayor a siete mil quinientos salarios mínimos legales vigentes (7.500 SMLMV). En este sentido, los inversionistas deberán pagar al Estado un valor igual al 1% del valor de la inversión que realicen cada año.

En relación a China y Colombia, tal y como se abordó en el apartado anterior, se han suscrito 4 convenios que han permitido incluir temas como la aplicación mutua del trato de nación más favorecida, el desarrollo de los sectores agropecuario, minero y de infraestructura, y los programas de asistencia técnica y transferencia de tecnología. De acuerdo con Posada (2005), estos convenios son el Convenio Comercial (Beijing 7 de junio de 1981), el Convenio de Asistencia Científica y Técnica (Beijing, 23 de diciembre de 1991), el Convenio de Cooperación Económica (Guandong 29 de octubre de 1985 y 20 de agosto de 1990) y el Convenio de Créditos Recíprocos de Pagos (1997). (Ibíd., P. 39).

De acuerdo con Bautista et al (2009), los tratados tributarios son el conducto utilizado por los Estados contratantes para evitar que se presente doble tributación; para poder celebrar

ese tipo de acuerdos, lo usual es que de manera previa los correspondientes países hayan ejecutado acuerdos bilaterales tendientes a propiciar el intercambio de información fiscal. De esta manera se busca contar con mecanismos que permitan definir cuál de los Estados tiene la potestad tributaria sobre una determinada renta, de manera que se pueda evitar que los dos países que intercambian información impongan el impuesto de renta sobre un mismo hecho económico.

El objetivo que persiguen los países que celebran este tipo de convenios es el de eliminar el obstáculo que los inversionistas encuentran cuando deben contribuir a dos sistemas fiscales localizados en países distintos, y al mismo tiempo asegurarse de que al menos uno de los dos países lo hace. De esta manera se logra hacer más expedita la opción de atraer inversión extranjera tanto activa como pasiva y promover el desarrollo de actividades de comercio, servicios, transferencia de tecnología y permitir la movilidad laboral.

Los acuerdos entre Estados para el intercambio de información fiscal deben venir acompañados de medidas fiscales que adoptan los dos países a nivel interno en su legislación fiscal para definir el tratamiento que se les dará a los contribuyentes que tengan actividad económica en el exterior. Estas disposiciones generalmente consisten en exenciones parciales, hasta determinados topes, sobre las rentas generadas por determinados hechos económicos; pueden por ejemplo establecerse límites al monto de los activos que un contribuyente puede tener en el exterior sin que se genere impuesto de renta, así como a las rentas laborales, las remesas, la transferencia de utilidades, las transacciones en acciones, entre otras opciones. En cuanto a los activos, también es posible que se establezcan diferentes límites dependiendo del

tipo de activo; así por ejemplo es probable que exista un límite exento de impuestos sobre bienes raíces y otro diferente sobre acciones o inversiones sobre fondos de inversión.

Los tratados tributarios pueden incluir disposiciones en el sentido de que determinadas rentas se pueden gravar solamente en uno de los Estados firmantes o que, si se gravan en ambos países, se hace mediante unas tasas reducidas (Bautista, et al., 2009). Uno de los mecanismos que se emplea en estos tratados tributarios es el de establecer que el país en el que se deba cancelar el impuesto a la renta sea el país de residencia del contribuyente. Cuando se establece este criterio, lo usual es que el contribuyente pueda descontar del valor del impuesto a pagar, las sumas que haya debido cancelar en el otro país a manera de retención o anticipo de su impuesto de renta; sin embargo es probable que las tasas del impuesto sean distintas en cada país, por lo que se deben establecer topes a los montos deducibles. Otra opción es que se grave solamente en el país en donde se produce la operación, independientemente del país de residencia del contribuyente.

Baranda et al (2008) se refieren a las denominadas “*tax sparing clauses*” o cláusulas de descuento de impuesto como las orientadas a fomentar la inversión en países en vías de desarrollo, y que hacen posible una deducción en el impuesto exigible en el país de residencia, con lo que además se busca combatir el fraude y la evasión fiscal. La OCDE cuenta con un Comité Fiscal que elaboró un Modelo de Convenio para Evitar la Doble Imposición sobre la Renta y el Capital; este modelo se ha convertido en la base para que diferentes países lo adopten en sus tratados de comercio entre países que hacen parte de esa organización.

Sin embargo no debe perderse de vista que los mecanismos que buscan evitar la doble tributación tienen implicaciones económicas para los países que los aplican. Debe recordarse,

a manera de ejemplo, que en el año 2014 se presentó un incidente diplomático entre Colombia y Panamá debido a la demora en que ha incurrido este país en cumplir los plazos acordados para informarle al estado colombiano sobre los nacionales que tienen inversiones en ese país (Jiménez, 2014). Este tipo de situaciones se presentan debido a que en la medida en que un país le reporte a otro que sus nacionales tienen inversiones generadoras de renta, es probable que esos inversionistas decidan retirar dichas inversiones, lo que puede impactar de manera negativa al país que reporte esa situación.

En el convenio tipo aprobado por la Asociación Americana de Libre Comercio Grupo Andino predomina el criterio de gravar en el país en el que se origina la renta (Baranda, et al., 2008); este modelo hace que el país que ofrezca las mejores condiciones para la generación de renta, es decir, aquel en donde se produce la inversión, sea el que obtenga como beneficio el tributo correspondiente. En cambio, en los tratados basados en el modelo de la OCDE en 1963, 1977 y 1992 se aplica el criterio de tributación con base en el país de residencia del inversionista; este mecanismo incentiva a que los inversionistas inviertan en cualquier país pero tributen en donde residan, lo que estimula la presencia de personas con capacidad de inversión en el país que establece este mecanismo.

Resulta pertinente señalar que puede presentar también la doble tributación la interior de un país; así, en opinión de Fedesarrollo (2014), el impuesto al patrimonio vigente en Colombia implica doble tributación al gravar bienes y capitales que ya pagaron otras obligaciones tributarias que corresponden a los impuestos de orden municipal. Este tipo de doble tributación también puede afectar las decisiones sobre inversión extranjera, dado que los

inversionistas normalmente consideran toda la carga impositiva que deben pagar y que al final puedan afectar su margen de rentabilidad neta.

De acuerdo con Barrios et al (2009), la suscripción de convenios para prevenir la doble tributación en los tratados de libre comercio sirve para promover la inversión privada en países en desarrollo, fomentar la transferencia de tecnología, proteger a los contribuyentes de los Estados contratantes, generar estabilidad normativa, evitar la carga excesiva, prevenir la discriminación, facilitar la expansión internacional de empresas y combatir la evasión. Todos estos propósitos dan cuenta de la importancia de estas medidas particularmente para Colombia.

#### *1.2.7 Definición de Régimen Aduanero*

Es entendido como “(...) el tratamiento aplicable a las mercancías sometidas al control y vigilancia de la autoridad aduanera, mediante el cual se les asigna un destino aduanero específico de acuerdo con las normas vigentes. Los regímenes aduaneros son importación, exportación y tránsito.”(Decreto 2685 de 1999). Por lo tanto, en esta propuesta, el régimen aduanero que nos compete es el de la importación, que según el Decreto 2685 de 1999, se define como “El ingreso de mercancías al territorio aduanero nacional desde el resto del mundo o desde una zona franca, con el fin de permanecer en él de forma definitiva o temporal, en cumplimiento de un fin específico” (Art. 189).

## 2 Aspectos sociales

El Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2013), donde se establece para qué se ha usado la moto en el país, cuál ha sido su principal función social, cuáles son sus ventajas, quiénes son los potenciales compradores de la misma, entre otros factores, los cuales se presentan a continuación.

### 2.1 *Ventajas socio económicas del uso de la motocicleta en Colombia*

Actualmente, la motocicleta en Colombia se consolida como un vehículo eficiente y económico para los ciudadanos de menores ingresos (oscilan entre uno y tres salarios mínimos) como lo muestra el VIII Estudio Socio demográfico del Usuario de la Moto en Colombia, donde se enfatiza en que ésta constituye también un medio de trabajo que genera sustento para muchas familias colombianas. De acuerdo con las cifras de esta investigación, las cuales fueron obtenidas con el estudio realizado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2013) que durante 8 años consecutivos logró posicionarse como uno de los más rigurosos y serios en el ámbito nacional en cuanto al perfil socio demográfico se refiere, muestra que el 47% de los ciudadanos encuestados manifestó adquirir moto con el fin de incrementar sus ingresos. De hecho, la motocicleta genera más de un millón de empleos de forma directa e indirecta: entre los años 2002 – 2012 el número de ocupados en este sector aumentó un 26,9%:

“(…) en 2012 rodaron en Colombia aproximadamente 4.8 millones de motocicletas, representando ya el 52,1% del total del parque automotor nacional, movilizando a más de 8,5 millones de personas al día, cifra que demuestra que la

industria colombiana de motos responde a una importante realidad económica y social en el país” (Ibíd. P. 3).

De acuerdo con esta investigación, se puede establecer que, además, los compradores de este vehículo en Colombia son en su mayoría hombres con un promedio del 75%, quienes adquieren principalmente Auteco- Kawasaki, Fanalca-Honda y Yamaha-Suzuki. En cuanto a las mujeres, éstas prefieren motocicletas tipo Scotter. (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013. Pág. 8).

Además, se juzga que las personas mayores de 25 años de los estratos socio económicos 3 y 4 son las más interesadas en este mercado con un porcentaje del 70%, dato arrojado de acuerdo con el resultado obtenido en los sondeos de aceptación y de interés, realizados a a personas mayores de 25 años, por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2013), donde se establece un perfil del demandante potencial de este medio de transporte, en el cual la mayoría son empleados con un promedio del 50%, seguido de trabajadores independientes con un total de 35%, quienes permanecen en el hogar con un porcentaje del 7%, estudiantes universitarios y de postgrados con un promedio del 6%, y otros con el 2%. (Ibíd. Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013. Pág. 8)

Ahora bien, actividades como el cumplimiento de horarios laborales, la mensajería, la repartición de correo y periódicos, las entregas a domicilio, los servicios de reparación, la policía, el tránsito y la seguridad privada, constituyen el mayor uso de la motocicleta en el país. Sumado a ello, ésta permite desplazamientos rápidos por caminos de herradura, áreas rurales, llanuras y terrenos de difícil acceso; consumiendo tan sólo una quinta parte del combustible que gasta un automóvil, por lo que contamina mucho menos el medio ambiente, y



por su bajo peso, causa poco deterioro a la malla vial. (Ibíd Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas., 2013. Pág. 9-10).

Además, la motocicleta presenta bajos costos no sólo en su compra, sino también en repuestos, mantenimiento y parqueo. De hecho, se estima que el precio de la moto, desde el punto de vista de la demanda, se calcula entre los \$5.000.000= y \$6.000.000= millones de pesos, los cuales se pueden cancelar ya sea de contado o por medio de un crédito. En este sentido, la mayoría de demandantes (80%) prefiere comprar este vehículo a través de crédito con el fin de cancelar cuotas mensuales a 12, 24, 36, 48 o 60 meses. (Ibíd. Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013. Pág. 11- 12).

Así pues, como lo muestra el VIII Estudio Socio Demográfico del Usuario de la Moto en Colombia (2013), realizado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, son muchas las ventajas que brinda el uso de la motocicleta en el país, comparándolas con el automóvil y otros medios de transporte.

### 3 Análisis

A nivel metodológico, para llevar a cabo esta investigación es importante tener en cuenta que se realizó la consulta de diferentes fuentes de información tales como documentos en internet y libros relacionados con el régimen aduanero y el derecho tributario, las leyes y decretos relacionados con la importación, los convenios y acuerdos entre China y Colombia. Por ejemplo, se consultó la Guía Legal para hacer negocios en Colombia, redactada por Proexport (2013), la Declaración del Impuesto sobre las Ventas IVA, realizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. DIAN (2009), el Decreto 2685 de 1999, el Impuesto sobre la Renta de Gutiérrez (2010), el VIII Estudio Socio demográfico del Usuario de Motos en Colombia, realizado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2013), entre otros. Estas fuentes fueron leídas e interpretadas a partir de los conocimientos previos del área y las asignaturas de la especialización brindadas en la universidad.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, Colombia ha reconocido la importancia de consolidar las relaciones comerciales con la China mediante la Ley 1462 (2011), la cual valora el Pacífico Asiático como uno de los polos más dinámicos de la economía mundial, con gran comercio e inversión y avances tecnológicos. En otras palabras, este acuerdo facilita la promoción y protección de inversiones entre los negociantes de ambos países, lo cual favorece la importación de piezas y partes de la motocicleta para el posterior ensamble de motocarros en Colombia, según lo demostrado en la VI reunión de la Comisión Mixta, en Beijing, realizada a finales de la Administración de Pastrana (Posada, 2005. P. 39).

Sumado a ello las relaciones económicas entre China y Colombia se han venido fortaleciendo en los últimos años, tal y como lo demuestra Posada (2005) en su estudio sobre la inserción de Colombia en el mercado chino, ya que éstas constituyen un complemento interesante debido a la enorme dotación de mano de obra de China, la cual domina el comercio de industria ,mientras que Colombia posee una gran dotación de recursos naturales y productos primarios, en los que el comercio colombo-chino sobrepasa los US \$ 1.000 millones anuales.

Por otro lado, como se pudo observar en el marco legal aduanero, tanto el Artículo 144 como el Artículo 190 del Decreto 2685 de 1999, declaran que la modalidad de importación temporal de corto plazo para ensamble y transformación se puede llevar a cabo sin el pago de tributos aduaneros, lo cual favorece la implementación de esta propuesta, que pretende importar las partes del motocarro de tres ruedas con capacidad de carga de 600 kilogramos, cuyo cilindraje es de 150 centímetros cúbicos, producto importado por CKD procedente de China en un 70% y la incorporación de partes nacionales en un 30%. (Ver Anexo 9.6)

Esto con el fin de responder a la actual necesidad de adquirir un vehículo más eficiente y económico en Colombia que permita transportar no sólo cargas medianas y pequeñas, sino también importantes volúmenes de cargamento, teniendo en cuenta las ventajas de la motocicleta (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013), pero proponiendo un ajuste en su diseño original, ya que los costos de un camión o una camioneta son bastante elevados para los demandantes (80%). Así pues, el motocarro se afianzaría como una excelente solución a dicha problemática, permitiendo a los pequeños comerciantes,

campesinos y micro empresarios, acceder a un medio de transporte económico y eficiente, que además constituya una generación y/o aumento de ingresos.

Así pues, desde el punto de vista del derecho aduanero, se brinda la posibilidad al inversionista de gozar de exención total de tributos aduaneros en virtud del Decreto 2685 de 1999, por lo cual el negocio de la importación de moto partes en el país se consolida como una opción viable económicamente hablando, ya que posibilita a muchas personas la generación de empleo o ingresos adicionales. Además de ello, se resalta que el régimen de depósito aduanero, posee en un lugar habilitado y reconocido para el almacenaje de las mercancías que se declaren dentro de la modalidad de importación para transformación o ensamble.

En este sentido, y siguiendo los lineamientos del Decreto 2685 de 1999, los inversionistas disponen de la existencia de la Zonas Francas para llevar a cabo las actividades industriales de transformación y ensamble del motocarro, las cuales se rigen bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior, tal y como se ha esbozado en el marco teórico. Así pues, la mercancía almacenada en dichas zonas se considera fuera del territorio aduanero nacional para efectos de impuestos sobre las importaciones. Es decir, el propósito de estos espacios geográficos es de suma importancia, ya que constituye un medio para la generación de empleo y la captación de nuevas inversiones de capital, fomentando la productividad y la competitividad, las economías de escala, y simplificando los procedimientos del comercio de bienes y servicios para facilitar su venta.

En adición a ello, el proceso de declaración de la modalidad de importación para ensamble y transformación no es complicado, puesto que el declarante sólo deberá presentar los soportes legales exigidos por la autoridad competente, es decir la declaración aduanera en

el lugar de arribo, entre otros, y así, conseguir la oportuna autorización del régimen. (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013).

Finalmente, en términos fiscales, los incentivos de dicho régimen constituyen una tasa de impuesto de renta únicamente del 15%. En cuanto a los aspectos aduaneros, no causa arancel ni IVA mientras estén en Zonas Francas. Lo único que debe hacer el importador es cancelarlas mercancías al proveedor del exterior, lo cual se puede realizar con la intermediación de bancos, corporaciones, o por medio de tarjetas de crédito, entre otros.

## 4 Conclusiones

Del anterior análisis se desprenden conclusiones importantes en relación a los aspectos socio económico, aduanero y tributario de la importación de motocarros en Colombia, puesto que se parte de la realidad económica y social del país y de las necesidades de los usuarios de motos, para proponer un vehículo basado en la motocicleta y las ventajas que ésta brinda. Para ello se concluye lo siguiente:

- Que no sólo son relevantes las implicaciones socio - económicas, sino también lo referente a los aspectos aduaneros y tributarios de la importación de motocarros en el país, puesto que a partir de ellos es que los micro empresarios, inversionistas y campesinos pueden llevar a cabo la modalidad de la importación de ensamble y transformación.
- Que Colombia ocupa el segundo lugar en la producción de motocicletas en Latinoamérica, con una manufactura anual de 515 mil motos, esto le ofrece una importante superioridad en el mercado regional en aspectos como la transferencia de tecnología, la consolidación de redes de distribución y comercio en el territorio nacional y la creación de empleo altamente calificado. (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013).
- Que el régimen aduanero habilita a los inversionistas colombianos a importar en dicha modalidad, generando una importante cantidad de empleo e ingresos adicionales, con la posibilidad de gozar de exención total de tributos aduaneros e IVA en virtud del Decreto 2685 de 1999.

- Que existe un incentivo del 15% en renta en la modalidad de importación para la transformación y ensamble, lo cual motiva a los inversionistas.
  
- Que las Zonas Francas permiten desarrollar actividades industriales de bienes y servicios bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior, donde las mercancías se consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de impuestos sobre las importaciones.

## Referencias

- ANDI, (. N. d. E., 2015. *Colombia: Balance 2014 y perspectivas 2015*. Bogotá: ANDI.
- Banco de la República, 2008. ¿Hacia dónde se dirigen los recursos de Inversión del Presupuesto General de la Nación?. Bogotá: Banco de la República.
- Baranda, A. M. y otros, 2008. Los precios de transferencia en las empresas multinacionales y sus efectos fiscales. México D. F. : Instituto Politécnico Nacional.
- Barrios, C. y otros, 2009. La influencia de las normas de información financiera en área fiscal y principio de plena competencia (arms's length principle). México D. F.: Instituto Politécnico Nacional.
- Bautista, A. A., Bustos, K., Galván, E. & Portillo, A., 2009. *La globalización económica y sus efectos fiscales en México*. México D. F.: Instituto Politécnico Nacional.
- Briceño, M., 2010. VIII Asamblea de la Asociación Iberoamericana de Tribunales de Justicia Fiscal o Administrativa. Buenos Aires: s.n.
- Bustelo, P., 2005. China en la economía mundial: fortalezas, debilidades y perspectivas. *Cuadernos de Cuadernos de Información Económica. Fundación de las Cajas de Ahorro*, 2005(186).
- DANE, (. A. N. d. E., 2012. Movimiento de mercancías en zonas francas 2005-2009. Boletín de prensa. Bogotá: DANE.



Fedesarrollo, 2014. Inquietudes sobre el impuesto al patrimonio. En: *Tendencia económica* 146. Bogotá: Fedesarrollo, pp. 3-8.

Gaviria, E., 1988. *Derecho Internacional Público*. Bogotá: Temis.

Gutiérrez, M., 2010. *Impuesto sobre la renta*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.

Jiménez, G., 2014. ¿Es un agravio declarar paraíso fiscal a Panamá? / Análisis. *El Tiempo*, 21 octubre , p. Economía.

Ley 1462, 2011. Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo Bilateral para la Promoción y Protección de Inversiones entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Popular China”, firmado en Lima, Perú, el 22 de noviembre de 2008. Bogotá: Congreso de la República.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1999. *Decreto 2685. Por el cual se modifica la Legislación Aduanera*. Bogotá: Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Shenkhar, O., 2004. *The Chinese Century*. Filadelfia: Wharton School Publishers.

Uckmar, V., 2003. *Los Tratados Internacionales en Materia Tributaria*. Tomo I. Bogotá: Temis.

Vogel, K., 2001. *Derecho Tributario Internacional*. Bogotá: Temis.