



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Políticas fiscales relacionadas con el medioambiente



Lima, marzo de 2021

Contenido

- I. Financiamiento verde: Emisión de Bonos Verdes, sociales o Sostenibles**
- II. Política tributaria relacionada al medioambiente**
 - Beneficios tributarios a los combustibles en la Amazonía
 - Impuestos relacionados al medio ambiente
 - El ISC a los combustibles
 - Perspectivas
- III. Conclusiones**



I. Financiamiento verde: Emisión de Bonos Verdes, sociales o Sostenibles

Existe un compromiso para promover políticas públicas que busquen el desarrollo sostenible en el país

En el marco internacional

“El Perú es uno de los países que adoptó los objetivos de desarrollo sostenible impulsados por las Naciones Unidas”



En el marco local

El Plan Nacional de Competitividad y Productividad incluye en su objetivo prioritario 4:

“Impulsar mecanismos de financiamiento local y externo”

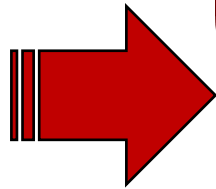


Medida de Política 4.5. “Instrumentos Financieros Verdes” Componentes

1	Estructuración y emisión de instrumentos de renta fija
2	Desarrollo y promoción de instrumentos financieros verdes
3	Relanzamiento del Protocolo Verde

Para la Emisión de Bonos Verdes, Sociales y/o Sostenibles se requiere elaborar un Documento Marco para el bono.

El documento marco del bono debe ir en línea con los principios para bonos ESG (Environmental, Social and Governance) desarrollados por ICMA*



1. Uso de los fondos

- El uso de los fondos debe ser apropiadamente descrito en el marco del bono
- Los proyectos a financiarse deben tener claros beneficios sociales y/o medioambientales

2. Evaluación y selección de proyectos

- Definir claramente los objetivos sociales y/o medioambientales
- Establecer un proceso para la selección de proyectos que encajen dentro de las categorías de proyectos elegibles

4 Principios

Reglas voluntarias sobre el proceso recomendado para la emisión de bonos verdes o sociales

3. Administración de los fondos

- Los fondos deben ser acreditados a una sub cuenta o similar para un seguimiento adecuado.
- El balance de los recursos se deben ajustar periódicamente a fin de hacer match con las asignaciones hacia proyectos elegibles.
- Informar sobre colocaciones adicionales.

4. Informes

- Mantener y actualizar información anualmente del uso de los fondos.
- Incluir los proyectos a los que se les ha asignado recursos y el impacto esperado
- En casos de confidencialidad, incluir datos generales o agregados.
- Considerar indicadores de desempeño cualitativos y cuantitativos

Desarrollo del Documento Marco para el Bono Soberano ESG de Perú

- La Dirección General del Tesoro Público viene trabajando en la elaboración del Documento Marco para la emisión de un Bono Soberano ESG, en colaboración Global Green Growth Institute (GGGI), entidad internacional experta en el diseño y estructuración de instrumentos financieros verdes, y el Reino Unido (UK PACT).
- El referido Documento Marco establece las bases para emitir el Bono Soberano ESG, cuyos recursos están destinados a financiar exclusivamente las actividades económicas, sociales y ambientales que contribuyan a los objetivos sociales y medioambientales, previamente identificados.
- El desarrollo de este tipo de instrumentos permitirá a la República:
 - Promover los beneficios del Bono ESG
 - Identificar oportunidades de inversión
 - Promover el desarrollo del mercado de bonos verdes/sostenibles en el país
 - Diversificar la base de inversionistas



II. Política tributaria relacionada al medioambiente

Exoneración a los combustibles en la Amazonía

Exoneración de IGV e ISC a los combustibles

- En Loreto, Ucayali y Madre de Dios.
- Vigente hasta el año 2048.
- Modificable únicamente por Ley.
- Gasto tributario (2021p): S/ 365 millones.

Desventajas:

- Oportunidades para el fraude fiscal, contrabando y/o uso en actividades ilícitas.
- Mayor externalidad negativa, ya que la Amazonía no cuenta con combustibles limpios.
- No es posible focalizar el beneficio.
- Mayor inequidad en la distribución del FONCOMUN, ya que departamentos que no aportan IPM reciben de este fondo gracias a aportes de otros departamentos.

Top 10 departamentos con mayor ratio demanda de combustibles / PBI

	Gasolina	Gasohol	Diésel	Total	Total dpto. / Total nacional
Madre de Dios	0,38%	0,00%	1,07%	1,45%	3,2
Ucayali	0,44%	0,00%	0,45%	0,90%	2,0
Loreto	0,33%	0,00%	0,21%	0,76%	1,7
Arequipa	0,00%	0,15%	0,52%	0,68%	1,5
Apurímac	0,00%	0,07%	0,60%	0,66%	1,5
Puno	0,00%	0,16%	0,49%	0,65%	1,5
La Libertad	0,00%	0,10%	0,41%	0,56%	1,2
San Martín	0,28%	0,01%	0,26%	0,55%	1,2
Áncash	0,00%	0,06%	0,42%	0,55%	1,2
Cusco	0,00%	0,14%	0,38%	0,55%	1,2

1/ Estimación del consumo de combustibles en relación al nivel de actividad económica.
Fuente: Osinergmin, INEI.
Elaboración: MEF

Evidencia de los beneficios tributarios en la Amazonía

El objeto de la Ley de la Amazonía es establecer condiciones para la inversión pública y la promoción de la inversión privada.

- **No existe evidencia** de que la presencia de los beneficios tributarios haya sido eficaz ni eficiente para el desarrollo de la Amazonía.
- **Es regresivo**, se beneficia más quien más capacidad adquisitiva tiene.
- **La neutralidad se ve afectada** al tratar de direccionar las decisiones de los agentes económicos.
- Los beneficios tributarios **generan contrabando y favorecen el desarrollo de actividades ilegales.**
- **Se ha creado un sistema de gran complejidad** que ha aumentado los costos de cumplimiento para los contribuyentes, y la dificultad de la administración tributaria para administrar y fiscalizar los beneficios.

Recomendaciones de política

- Los beneficios tributarios geográficos solo pueden ser modificados por Ley con mayoría calificada (art. 79 Constitución Política del Perú).
- A diferencia de otros beneficios tributarios de la Amazonía sustituidos anteriormente por fideicomisos, la reducción de estos beneficios a los combustibles afectaría a miles de personas y no a pocos contribuyentes.
- Se recomienda una reducción gradual, empezando por la reducción gradual del ISC a los combustibles.
- Se recomienda la sustitución de la exoneración por beneficios directos a la población, preferentemente relacionado con el uso de combustibles limpios.

Actualmente, en el Perú...

- El único impuesto con un objetivo estrictamente relacionado al medioambiente, es el impuesto a las bolsas plásticas.
- El objetivo principal de cualquier impuesto es generar ingresos para financiar el gasto público y proveer a la población con servicios públicos.
- No obstante, hay un grupo de impuestos asociados con bienes y servicios cuyo consumo genera externalidades negativas. Estos son los bienes gravados con el ISC

Política tributaria relacionada con el medio ambiente

➤ Impuesto al consumo de bolsas plásticas

- S/ 0,30 por bolsa en el 2021
- Modificable por Ley

➤ ISC Combustibles

- Impuesto específico en soles por galón o tonelada métrica
- Modificable por Decreto Supremo
- Su actualización por IPC se evalúa en enero de cada año (Resolución Ministerial)

- Representa el 43% de la recaudación total por ISC (0,42% del PBI 2020).
- Considera el Índice de Nocividad de los Combustibles, calculado y publicado por el MINAM.

➤ ISC Vehículos

- Tasa de 40% sobre CIF+ADV en vehículos usados
- Tasas de 0% a 20% sobre CIF+ADV en vehículos nuevos según el combustible/energía
- Modificable por Decreto Supremo

Tasas del ISC

Vehículos	Nuevos	Usados
Livianos		
Gas (NGV, LPG)	0%	
Híbridos y eléctricos	-	
Gasohol (hasta 1400cc)	5%	
Gasohol (de 1400cc a 1500cc)	7,50%	
Gasohol (desde 1500cc)	10%	40%
Diésel	20%	
Otros		
Pick ups, buses, camiones	-	
Motos (hasta 125cc)	5%	
Motos (desde 125cc)	10%	

➤ Impuesto al Rodaje

- Tasa de 8% sobre precio ex-planta de combustibles
- El Diésel está excluido
- Modificable por Ley

➤ IR Depreciación especial para vehículos limpios

- Tasa anual de depreciación de 33,3%
- Vehículos adquiridos en 2020 y 2021
- Condición: EURO IV, Tier II, EPA 2007

Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)

El ISC tiene la finalidad de recaudar y de desincentivar el consumo de bienes nocivos

El ISC es un impuesto que grava:

- Al productor en la primera venta
- Al importador
 - al importar
 - en la primera venta

Sistema	Bienes ^{2/}	Ventajas
Específico (S/ por unidad)	Combustibles Pisco Cigarrillos Bebidas alcohólicas ^{2/} Cervezas	✓ Previene la subvaluación ✓ De fácil fiscalización ✓ Permite estimar las ventas en los mercados sin información
Al valor (% al valor de venta o importación)	Gaseosas Vehículos Bebidas alcohólicas ^{2/}	✓ Actualización “automática” en función al valor de venta ✓ Permite monitorear la carga tributaria sobre el valor
Al valor PVP (% del precio sin IGV)		✓ Grava más a los bienes más lujosos

1/ Apéndices III y IV del TUO de la Ley del IGV e ISC.

2/ Se aplica alternativamente el sistema que resulte mayor al comparar.

Fuente: SUNAT.

El ISC a los combustibles

- El Índice de Nocividad de los Combustibles (INC) es uno de los factores considerados para determinar el ISC a los Combustibles, pero no es el único dado el efecto importante que tiene el precio de los combustibles sobre la inflación y la competitividad de los sectores económicos.
- En los últimos años el ISC a los combustibles ha tomado como referencia un INC.
- El INC establece un ordenamiento, asigna un factor de nocividad a cada combustible, donde le corresponde 1 al combustible con menor factor de emisión. Este factor de nocividad es utilizado por el MEF dentro de su metodología de cálculo para el ISC
- Los INC son indicadores de toxicidad (daño a la salud), mas no de contaminación.

Índice de Nocividad de los Combustibles (INC)

El INC es un indicador de la toxicidad de cada combustible calculado en base a emisiones de contaminantes nocivos para la salud:

- Óxidos de nitrógeno (Nox)
- Monóxido de carbono (CO)
- Dióxido de azufre (SO2)
- Material Particulado (PM 2,5)
- Hidrocarburos no metánicos (HCNM)

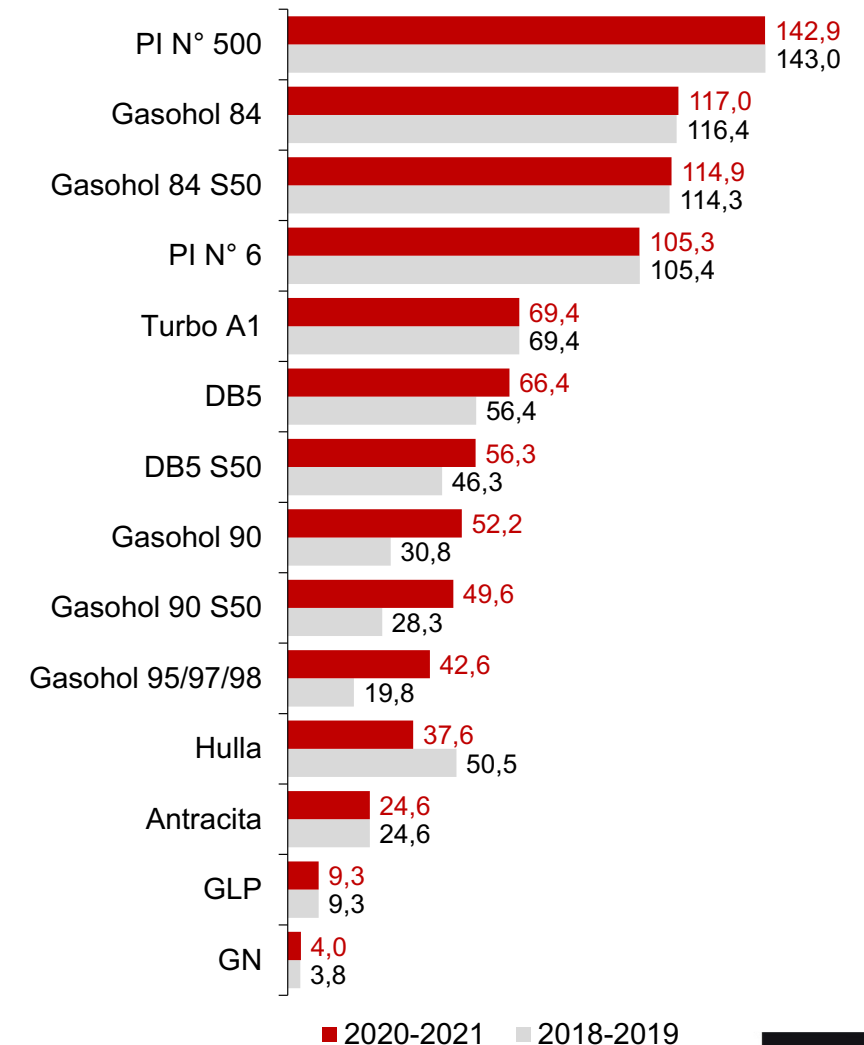
Índice de nocividad de combustibles

Combustible	2014-2015	2018-2019	2020-2021
GN	1	1	1
GLP	1,25	2,5	2,3
Antracita	7,64	6,5	6,2
Hulla	9,03	13,3	9,5
Gasohol 95/97/98	1,31	5,2	10,7
Gasohol 90	1,31	8,1	13,1
DB5 S50	-	12,2	14,2
DB5	-	14,9	16,7
Turbo A1	4,38	18,3	17,5
PI N° 6	22,22	27,9	26,5
Gasohol 84	1,45	30,8	29,5
PI N° 500	12,98	37,8	36
D2 S50 B5	2,52	-	-
D2 B5	5,46	-	-

Fuente: MINAM
Elaboración: MEF

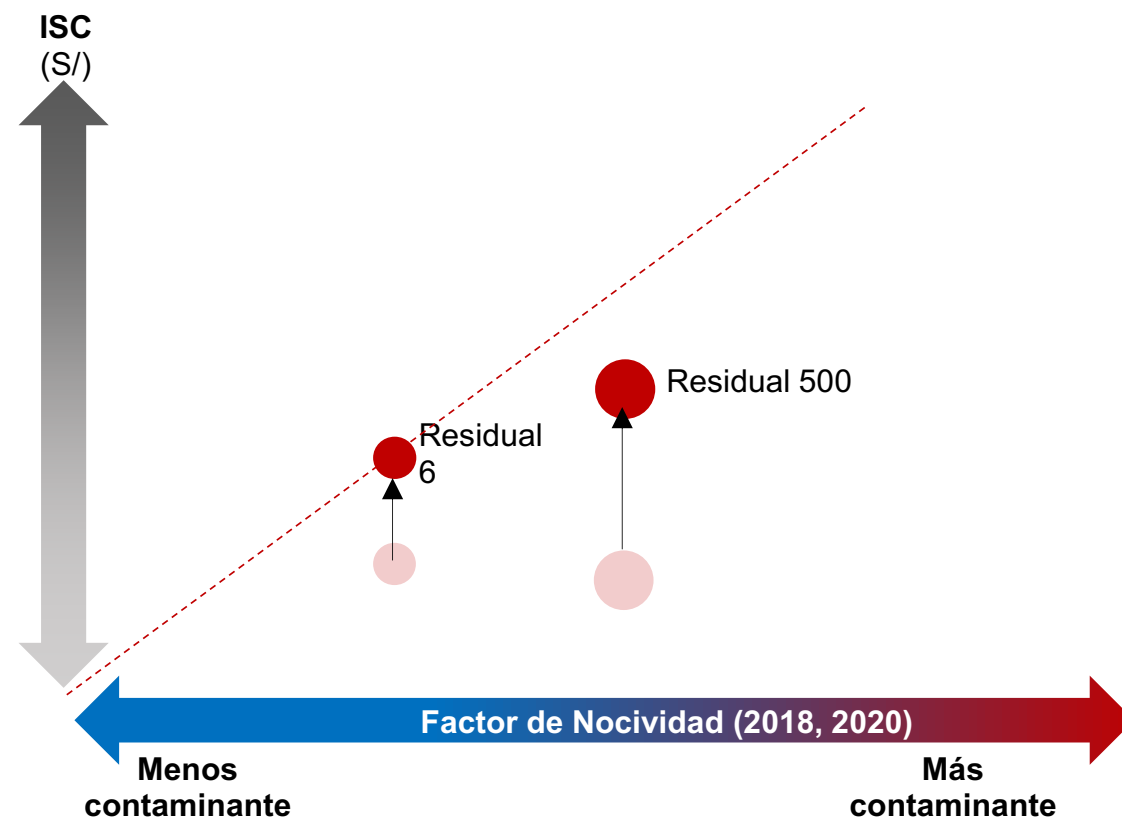
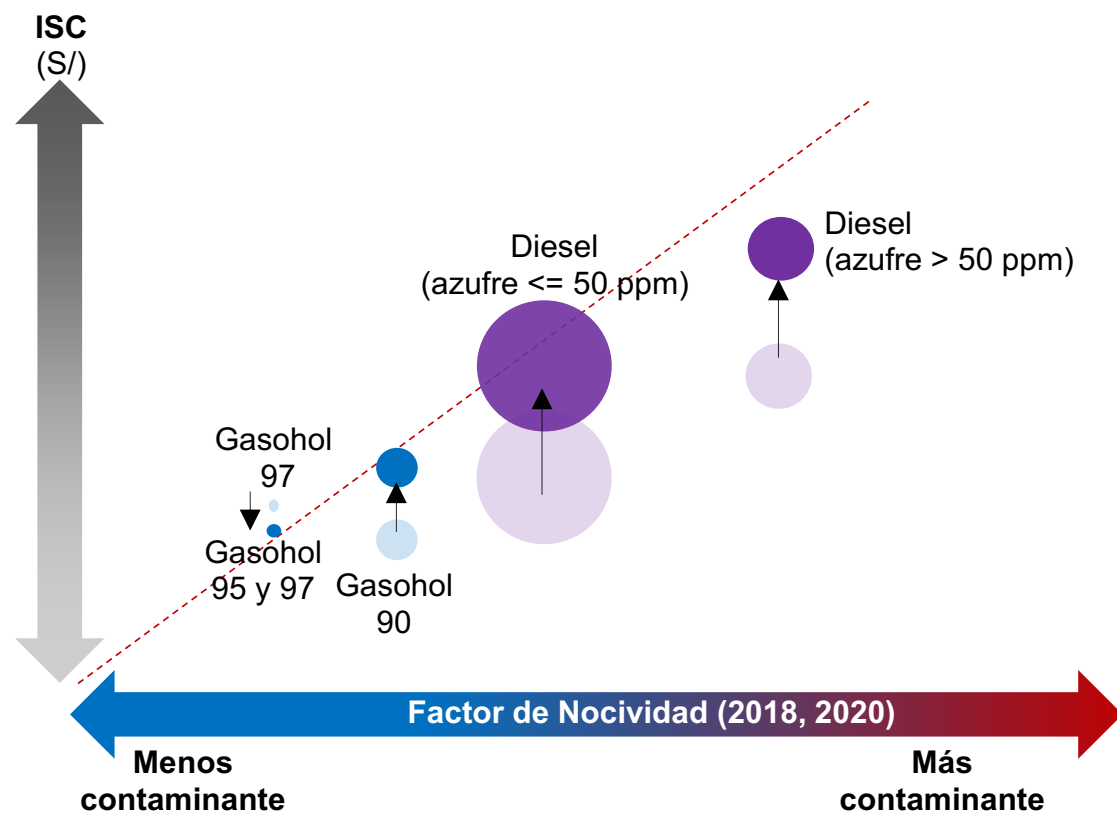
El INC es un ordenamiento. Una reducción del INC de un combustible no significa necesariamente que sea menos tóxico.

Factor de nocividad de combustibles



ISC Combustibles e Índice de Nocividad de los Combustibles

Impuesto Selectivo a los Combustibles según Índice de Nocividad¹



^{1/} Escalas referenciales. El tamaño de las coordenadas indica el consumo relativo de cada combustible en el consumo total de combustibles no industriales con cifras al 2016. Fuente: SUNAT, MINAM, MEF.


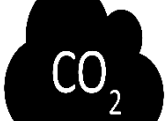

Montos fijos vigentes por SPN (combustible)

SPN	Descripción	Combustible	S/ x galón
2710.12.13.10			
2710.12.19.00	Gasolina para motores con un número de	Gasolinas	1,27
2710.12.20.00	Octano Research (RON) inferior a 84	<84oct	
2710.20.00.90			
2710.12.13.21	Gasolina para motores con 7,8% en volumen		
2710.12.19.00	de alcohol carburante, con un número de	Gasohol 84	1,22
2710.12.20.00	Octano Research (RON) superior o igual a		
2710.20.00.90	84, pero inferior a 90		
2710.12.13.29	Las demás gasolinas para motores, con un		
2710.12.19.00	número de Octano Research (RON) superior	Gasolina 84	1,27
2710.12.20.00	o igual a 84, pero inferior a 90		
2710.20.00.90			
2710.12.13.31	Gasolina para motores con 7,8% en volumen		
2710.12.19.00	de alcohol carburante, con un número de	Gasohol 90	1,16
2710.12.20.00	Octano Research (RON) superior o igual a		
2710.20.00.90	90, pero inferior a 95		
2710.12.13.39	Las demás gasolinas para motores, con un		
2710.12.19.00	número de Octano Research (RON) superior	Gasolina 90	1,21
2710.12.20.00	o igual a 90, pero inferior a 95		
2710.20.00.90			
2710.12.13.41	Gasolina para motores con 7,8% en volumen		
2710.12.19.00	de alcohol carburante, con un número de	Gasohol 95	1,13
2710.12.20.00	Octano Research (RON) superior o igual a		
2710.20.00.90	95, pero inferior a 97		
2710.12.13.49	Las demás gasolinas para motores, con un		
2710.12.19.00	número de Octano Research (RON) superior	Gasolina 95	1,17
2710.12.20.00	o igual a 95, pero inferior a 97		
2710.20.00.90			
2710.12.13.51	Gasolina para motores con 7,8% en volumen		
2710.12.19.00	de lcohol carburante, con un número de	Gasohol 97	1,13
2710.12.20.00	Octano Research (RON) superior o igual a 97		
2710.20.00.90			

SPN	Descripción	Combustible	S/ x galón
2710.12.13.59			
2710.12.19.00	Las demás gasolinas para motores, con un		
2710.12.20.00	número de Octano Research (RON) superior	Gasolina 97	1,17
2710.20.00.90	o igual a 97		
2710.19.21.11 /			
2710.19.21.99	Gasols (gasóleo)	Gasoil	1,58
2710.20.00.11	Diésel B2, con un contenido de azufre menor	DB2 S<=50	1,70
	o igual a 50 ppm		
2710.20.00.12 /			
2710.20.00.13	Diésel B5 y Diésel B20, con un contenido de	DB5 y DB20	1,49
	azufre menor o igual a 50 ppm	S<=50	
2710.20.00.19	Las demás mezclas de Diésel 2 con	DB S>50	1,70
	Biodiésel B100		
2710.19.22.10	Residual 6, excepto la venta en el país o la	Petróleo	
	importación para Comercializadores de	Industrial N° 6	0,92
	combustibles para embarcaciones que		
	cuenten con la constancia de registro vigente		
	emitida por la DGH del MINEM.		
2710.19.22.90	Los demás fueloils (fuel)	P. Ind. N° 500	1,00

SPN	Descripción	Combustible	S/ x TM
2701.11.00.00	Antracitas	Carbón antracítico	51,72
2701.12.00.00	Hulla bituminosa	Carbón bituminoso	55,19
2701.19.00.00	Las demás hullas	Las demás hullas	55,19

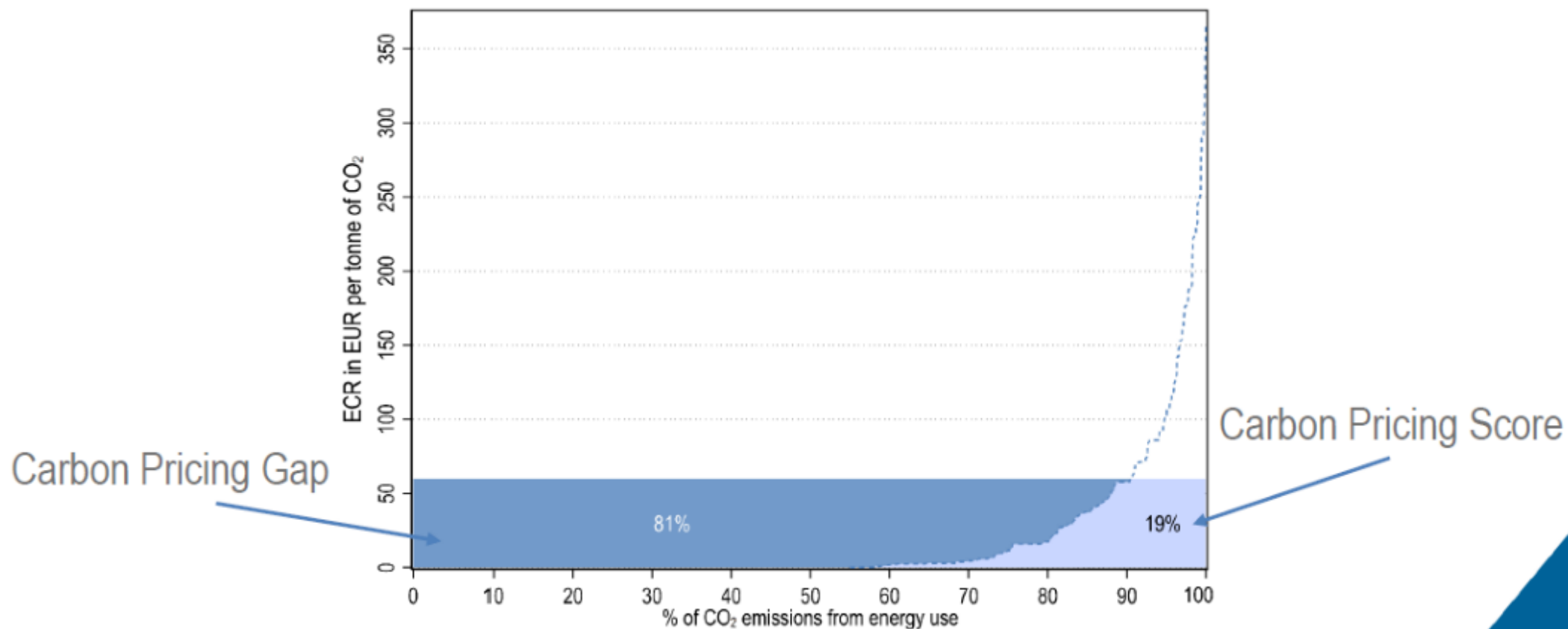
Sobre el precio al carbono

- Los precios al carbono consideran los costos de las emisiones de carbono. Su fijación ayuda a hacer recaer el daño en los que son responsables del mismo y pueden reducirlo.
 - Según el Banco Mundial, estos se pagan de todas maneras a través de los daños a los cultivos o los gastos de atención en salud o los perjuicios a la propiedad.
 - Para la OCDE, la **Tasa Efectiva al Carbono (TEC*)** comprende la suma de:
 - Impuestos a los combustibles
 - Impuestos al carbono
 - Precios de permisos de emisión
-   
- Las TEC cubren 44 países (OCDE+G20) que juntos son responsables por el 80% de las emisiones globales de carbono por uso de energía.
 - Los impuestos (**89pp de impuestos a los combustibles** y 4pp de impuestos al carbono) representan el 93% de las TEC y el 7% los precios de los permisos de emisión.

* Effective Carbon Rate (ECR) por sus siglas en ingles.

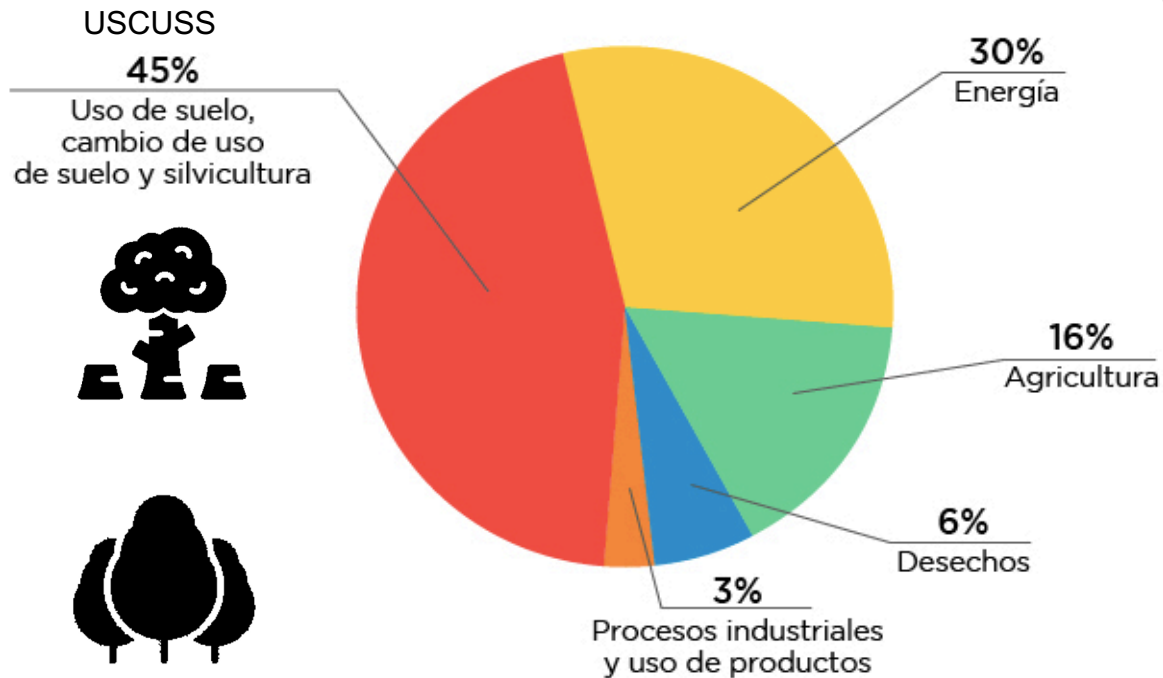
Precio al carbono: score y brecha

- El **Score de Precio de Carbono** (CPS en inglés) mide cuánto –en comparación con un benchmark de precios al carbono- están cubriendo la OCDE y el G20 con sus precios al carbono efectivos.
- Con un benchmark de precio a las emisiones de carbono de 60 EUR / tCo₂ o más, esa cobertura es del 19%. Así, la **Brecha del Precio del Carbono** (CPG en inglés) es la diferencia: 81%.



Las fuentes principales de emisiones en el Perú provienen del cambio de uso de bosques primarios

Perfil de emisiones del Perú



Entre el 2013-2016, el 67% de la pérdida de bosque primario en la Amazonía habría ocurrido principalmente por la apertura de nuevas áreas de cultivo por pequeños productores agropecuarios.

Así, el 43.5% de las emisiones de USCUSS provienen del cambio de bosque primario a tierra agrícola. Le sigue la extracción de madera y leña (39.5%)



El 35% de las emisiones del sector energía están asociadas al parque automor



El 31% de las emisiones del sector energía están asociadas a la quema de combustible para generar electricidad

Fuente : Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero – 2014 (MINAM)

Perspectivas relacionadas a la política tributaria

Consideraciones

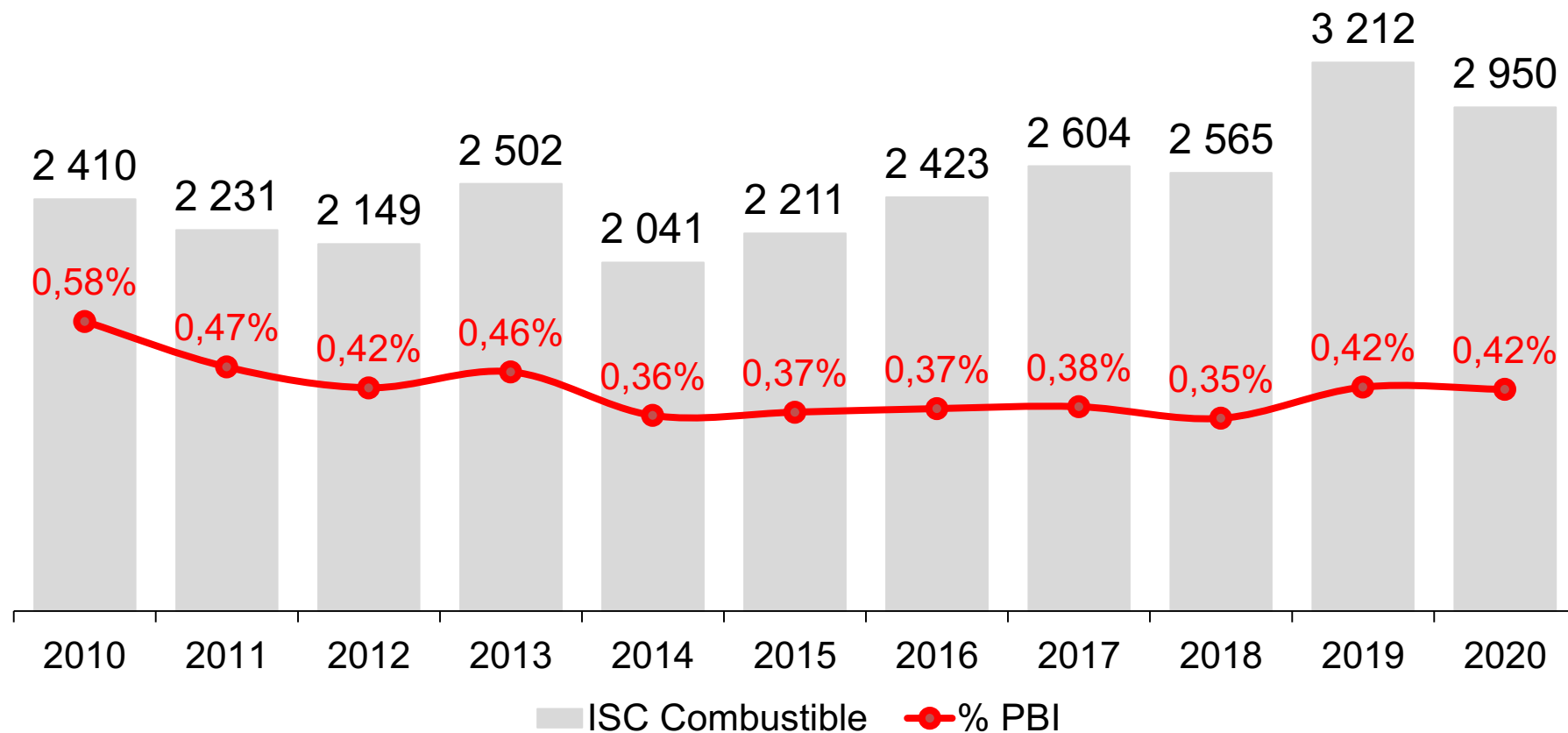
- La función de los impuestos es la generación de recursos necesarios para financiar el gasto público. En el caso del ISC, además, se busca gravar los bienes y servicios cuyo consumo genera externalidades negativas a la salud y al medio ambiente.
- La principal causa de emisión de gases de efecto invernadero en el Perú es la deforestación (MINAM) a diferencia de otros países donde es la combustión de combustibles.
- La política tributaria por sí sola no puede reducir de manera significativa las fuentes de emisión de gases de efecto invernadero, pero sí dar incentivos para el uso de tecnologías más limpias.

¿En qué estamos trabajando?

- La incorporación de las emisiones de CO2 como un factor adicional a la determinación de los ISC a los combustibles.
- La incorporación al ámbito de aplicación del ISC de químicos que dañan la salud y el medio ambiente.
- Lineamientos de política tributaria que excluyan de tratamientos tributarios preferenciales a bienes y servicios que dañen la salud y el medio ambiente.

Recaudación por ISC Combustibles

(En millones de S/ y %PBI)



Fuente: SUNAT, BCRP
Elaboración: MEF

III. Conclusiones

1. El MEF tiene el compromiso de promover políticas públicas que busquen el desarrollo sostenible en el país.
2. El FEPC es un mecanismo para evitar la volatilidad del precio de los combustibles que no ha sido eficiente ni eficaz. Se ha reducido gradualmente en el tiempo, actualmente tiene una cobertura menor al 0,5% de los combustibles vendidos.
3. El MEF viene desarrollando el Documento Marco para el Bono Soberano ESG, el cual es necesario para la emisión de Bonos Verdes, Sociales y/o Sostenibles.
4. El objeto de la Ley de la Amazonía fue establecer condiciones para su desarrollo y no existe evidencia de que haya sido efectiva. En el caso de los combustibles, las exoneraciones del ISC e IGV generan consumo excesivo y favorecen el contrabando y desarrollo de actividades ilegales.
5. Los impuestos selectivos al consumo (ISC) son impuestos asociados con bienes y servicios cuyo consumo genera externalidades negativas sobre la salud y el medio ambiente.
6. El ISC a los combustibles considera, entre otros criterios, al Índice de Nocividad de los Combustibles. Se está evaluando adicionalmente incorporar el precio al carbono.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Imposición relacionada al medioambiente



Lima, marzo de 2021

EL PERÚ PRIMERO