



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
PERÚ
2024



Propuestas relacionadas a la promoción de la electromovilidad y el transporte sostenible





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
PERÚ
2024

CONTENIDO

I. Recomendaciones internacionales, situación actual, electromovilidad y política pública

II. Propuestas en predictamen

- **Propuestas tributarias**
- **Costo fiscal estimado**

III. Propuesta integral del Ejecutivo



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
PERÚ
2024

I. Recomendaciones internacionales, situación actual, electromovilidad y política pública

Recomendaciones internacionales sobre el transporte

Las Recomendaciones de las Evaluaciones de Desempeño Ambiental, elaborado por la OCDE y la CEPAL (2016), y OECD (2017) recomiendan, entre otros, “invertir en el diseño y construcción de sistemas de **transporte público** eficientes y promover el uso de **modos de transporte distintos al automóvil**”



NACIONES UNIDAS

CEPAL



El Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) N° 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” estableció al transporte como un componente importante del desarrollo sostenible, por lo cual destaca que se debe “**impulsar el transporte público de pasajeros** buscando mejorar su asequibilidad, eficiencia y comodidad, a la par que la mayor utilización de este contribuiría a mejorar la calidad del aire en las ciudades”.

Eficiencia del Transporte Masivo de Pasajeros



Bus de Corredor
(60 personas) / ocupan
40 m2 de vía



40 Automóviles / ocupan
480 m2 de vía



Bus tradicional
(80 personas) / ocupan
52 m2 de vía



53 Automóviles / ocupan
640 m2 de vía



Bus Metropolitano
(160 personas) / ocupan
58 m2 de vía



107 Automóviles / ocupan
1280 m2 de vía

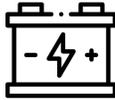


Tren metro de Lima
(1200 personas) / ocupan
316 m2 de vía

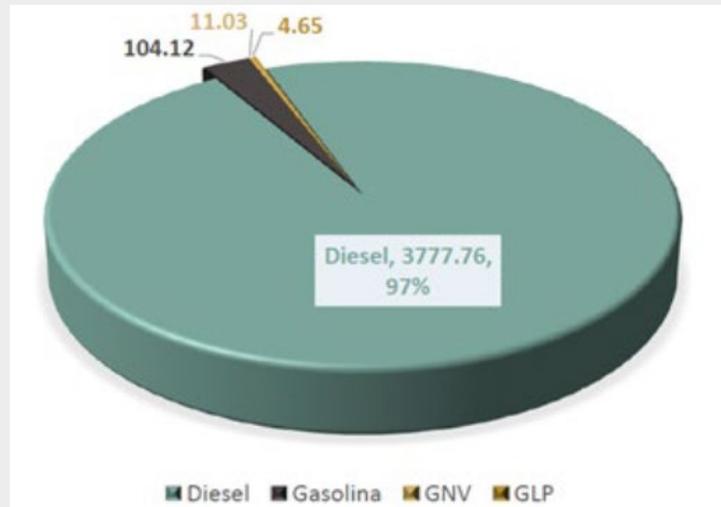


800 Automóviles / ocupan
9600 m2 de vía

¿Cómo puede enfocar el Estado sus esfuerzos?

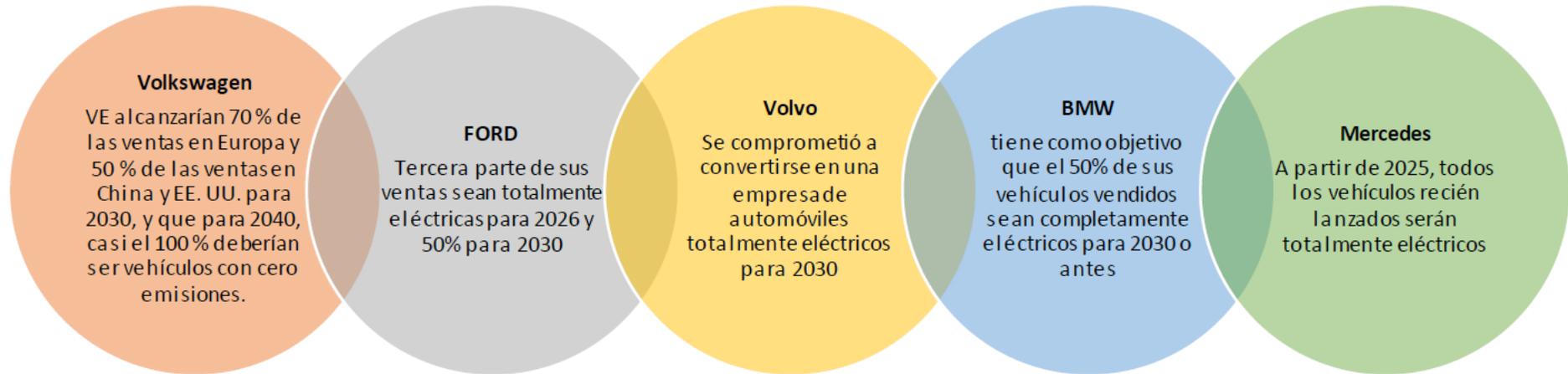
-  • La electromovilidad no es un fin sino un medio para reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de la población.
-  • La congestión vehicular es un problema cuya solución va por la potenciación del transporte público y reducir la cantidad de vehículos particulares, no incentivar su adquisición (independientemente del tipo de combustible/energía que utilicen).
-  • La reducción de emisiones de transporte requiere incentivar un transporte público limpio, reducir el parque automotor y promover el transporte no motorizado.
-  • La promoción de la electromovilidad requieren medidas tributarias y no tributarias para promover el transporte público (pasajeros y carga).

Emisiones de PM2.5 por tipo de combustible Lima-Callao
(ton/año -2016)



- El 97% de las emisiones nocivas provienen del diésel, utilizado principalmente por buses y camiones.
- Retirar un bus a diésel y reemplazarlo por un vehículo eléctrico equivale a retirar a 46 carros en ahorro de combustible.

¿Cómo está la tendencia internacional de la generación de vehículos eléctricos?



Fuente: MTC



- No es necesario subsidiar la adquisición de vehículos eléctricos nuevos para privados, ya la industria ha señalado que **en el corto plazo la oferta mundial será de solo eléctricos o cero emisiones.**



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
PERÚ
2024

II. Propuestas de predictamen

Propuestas tributarias del Predictamen (versión mayo 2023)



Para la adquisición de vehículos eléctricos:

- i) Exoneración del IGV y del ISC a la importación y/o venta.
- ii) Exoneración del IPV a los propietarios de vehículos eléctricos.
- iii) Depreciación de los vehículos automotores eléctricos, afectados a la producción de rentas gravadas, aplicando sobre su valor hasta un 50% anual.

Para la adquisición de vehículos híbridos:

- i) Exoneración del IPV por 5 años.
- ii) Exoneración del IGV por 10 años a la importación de vehículos híbridos enchufables nuevos y tasa de IGV reducida de 9% a la importación de vehículos híbridos no enchufables por el mismo periodo. Se incluye el IPV.



Para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas industriales de vehículos, componentes y baterías de acumulación: contratos de estabilidad tributaria conforme a la normatividad vigente.

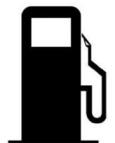
Propuestas tributarias del Predictamen

Para las empresas beneficiarias (naturales o jurídicas afectas al IGV e IR) dedicadas a la importación y/o comercialización de vehículos eléctricos nuevos, centros de suministro o estaciones de carga o recarga para vehículos eléctricos, y centros de mantenimiento de vehículos eléctricos:

- i) Recuperación Anticipada del IGV: devolución del IGV de importaciones y/o adquisiciones de todo tipo de bienes, servicios y contratos de construcción, realizados en la etapa preoperativa.
- ii) Deducción adicional para efectos del IR sobre las remuneraciones que se paguen a los nuevos trabajadores contratados en 50% adicional por un plazo de 3 años.
- iii) Exoneración del IR por 5 años y tasa reducida de 5% por 5 años.
- iv) Depreciación acelerada de edificios y construcciones (33,3%), equipos de procesamiento de datos (50%) y maquinaria y equipo (50%), adquiridos y/o construidos por diez años.



Para las empresas que adquieran vehículos eléctricos o estaciones de carga: Tasa reducida de Impuesto a la Renta por la totalidad de sus ingresos por 5 años.



Comentarios en materia tributaria

Sobre los alcances de las medidas propuestas

- Se sugiere la acotación de las medidas tributarias a únicamente **vehículos eléctricos nuevos**. Los vehículos híbridos, debido a la ausencia de puntos de carga, acaban siendo usados casi exclusivamente por combustión interna.
- Se sugiere que los subsidios económicos solo sean a los **vehículos de transporte público (carga y pasajeros)**, de acuerdo con las recomendaciones internacionales y los objetivos nacionales de reducir la congestión vehicular.
- Se debe subsidiar la demanda de transporte público no la oferta, como mecanismo para asegurar la reducción de precios.
- No se comprende la racionalidad de los beneficios tributarios propuestos a las “empresas beneficiarias”. Si lo que se desea es promover las inversiones en electromovilidad, numerosos estudios indican que los beneficios tributarios más efectivos son aquellos que se aplican sobre las mismas inversiones. Según lo analizado por la OCDE, políticas tipo “*tax holidays*” o deducciones no relacionadas con las inversiones son poco efectivas y de alto costo fiscal.
- El Predictamen no ha considerado que en la actualidad el sistema tributario ya otorga tratamientos preferenciales que resultan aplicables también a la electromovilidad:
 - i) exoneración del ISC; ii) tasas de depreciación acelerada; iii) deducciones adicionales a la inversión en I+D+i;
 - iv) recuperación anticipada del IGV;

Comentarios en materia tributaria

Sobre el impuesto a la renta

- Según la propuesta, bastaría la adquisición de un solo vehículo eléctrico o punto de carga para que una empresa tuviera una tasa de 5% de IR por todos sus ingresos. Ejemplo. Una gran empresa minera adquiere un solo vehículo y obtiene miles de millones de reducción de impuestos.
- Según la propuesta, tal como está redactada, bastaría que una empresa importe al menos un vehículo eléctrico para que pueda acceder a la exoneración total del impuesto a la renta y subsidios sobre su planilla. Esto es desproporcionado y crearía oportunidades de elusión.
- Pocas empresas importan y/o comercializan vehículos eléctricos, por ello es poco probable que las exoneraciones tributarias se trasladen a los precios finales de venta y, por el contrario, es altamente probable que se incrementen principalmente los márgenes de comercialización.

Comentarios en materia tributaria

Sobre el IGV

- Solo 12% de los hogares del país tienen un auto, por lo que los beneficios tributarios propuestos serían regresivos, ya que beneficiarían particularmente a aquellos hogares con altos ingresos.
- La exoneración del IGV es una medida ineficaz e innecesaria para empresas formales, ya que ellas pueden recuperar el IGV de sus compras y aplicarlo contra el IGV de sus ventas (crédito fiscal). Una exoneración del IGV solo beneficia a vehículos particulares y empresas informales.

Sobre el IPV

- La exoneración del IPV significaría una reducción de recursos recaudados directamente por las municipalidades provinciales e iría en contra de los avances realizados con relación a la descentralización fiscal, incrementando la dependencia del Gobierno Central.

Sobre el ISC

- Actualmente los vehículos eléctricos, híbridos y a gas nuevos pagan 0% de ISC, por lo que la exoneración a los sería innecesaria para estos y solo beneficiaría a los vehículos usados.

Sobre los CEJ

- Resulta innecesario lo dispuesto con referencia a la estabilidad tributaria, pues actualmente ya existen los convenios de estabilidad jurídica regulados por los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757, para todo tipo de actividad económica y sujetos a determinados niveles de inversión.

Costo fiscal del Predictamen

El Predictamen tiene un costo fiscal estimado de **S/ 541 mil millones**, en diez años. Esta estimación no incorpora el efecto de los esquemas elusivos que utilizarían algunas empresas para gozar de los beneficios tributarios:

- Los beneficios tributarios del impuesto a la renta tendrían un costo de más de S/ 525 mil millones (para adquirientes y comercializadoras. Los beneficios a las empresas comercializadoras de vehículos son de S/ 7 mil millones.
- Los beneficios tributarios asociados a impuestos indirectos tendrían un costo de S/ 16,7 mil millones y beneficiarían principalmente a personas de altos ingresos y a las empresas más grandes comercializadoras de vehículos.
- Los gobiernos locales perderían cerca de S/ 3,7 mil millones en 10 años.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
PERÚ
2024

III. Propuesta integral del Ejecutivo

Propuesta del Ejecutivo: Plan integral



Objetivo:

- Promover un transporte público sostenible (GNV y eléctricos) a través de la reducción de costos de buses y camiones con el fin de mejorar la calidad del aire.

Ejes	Problemática	Enfoque / respuesta
1	Vehículos con antigüedad elevada	Incentivar el retiro de vehículos antiguos y contaminantes.
2	Los vehículos con tecnologías más limpias son en promedio mas costosos que los de DIESEL	Reducción del costo de adquisición vía medidas tributarias y no tributarias
3	Problemas de acceso al financiamiento	Acceso al financiamiento de vehículos de transporte público.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
PERÚ
2024



Propuestas relacionadas a la promoción de la electromovilidad y el transporte sostenible

