

Proyecto de Ley N.º



**PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE
MEDIDAS EXTRAORDINARIAS PARA
IMPULSAR EL TRANSPORTE VERDE**

Los congresistas de la República, integrantes del Grupo Parlamentario "**Fuerza Popular**", a iniciativa del congresista **Guerra - García Campos Hernando**, en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido por los artículos 22°, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

**LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS PARA IMPULSAR EL
TRANSPORTE VERDE**

Artículo 1. Objeto y finalidad

La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para impulsar el transporte verde con vehículos automotores a emisiones de carbono cero en el país, con el fin de fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso y reducir los impactos nocivos en el medioambiente.

Título I

De la declaración de interés público

Artículo 2. Declaración de interés público

Se declara de interés público impulsar e incentivar el uso del transporte con vehículos automotores a emisiones cero de carbono para el sector público y privado, así como la prohibición de la circulación de vehículos automotores a combustión interna a partir del año 2050, a fin de reducir las emisiones globales de gases de efecto invernadero con impactos nocivos en el medioambiente.

Artículo 3. Alcance

Las disposiciones de la presente Ley se aplican a todos los vehículos automotores de cuatro ruedas o más, diseñados y contruidos para el uso doméstico, transporte de pasajeros y mercancías, y el uso empresarial diverso, que comprenden las siguientes características:

- 3.1 Vehículo automotor eléctrico:** Comprende los vehículos automotores que para todos los casos utilizan uno o más motores eléctricos para su propulsión, aunque con distintas fuentes de energía para su carga. Comprende tres tipos de vehículos: vehículos eléctricos de batería, vehículos eléctricos con pila de combustible, y, vehículos eléctricos solares.
- 3.2 Vehículos automotores eléctricos de batería (VEB):** Son los que se conectan a una fuente de energía eléctrica externa. El vehículo requiere que el centro de baterías esté cargado para poder poner en marcha el motor eléctrico y ponerlo en funcionamiento.
- 3.3 Vehículo automotor eléctrico con pila de combustible (VEPC):** Estos vehículos usan el hidrógeno como fuente de energía. En estos casos no existe un centro de baterías como en el caso de los VEB, sino una pila de celdas de combustible que permite generar electricidad a partir del hidrógeno.
- 3.4 Vehículo automotor eléctrico solar (VES):** Comprende aquellos que tienen como fuente directa a los paneles solares incorporados a ellos.

Artículo 4. Definiciones

Para efectos de la presente ley, se utilizan las definiciones siguientes:

- 4.1 Usuarios beneficiarios:** Comprende a las personas naturales y jurídicas que priorizan la adquisición, para uso doméstico o comercial, de los distintos tipos de vehículos automotores eléctricos dispuestos en la presente ley.
- 4.2 Centros de suministro de energía:** Comprende la infraestructura de suministro o comercialización de energía eléctrica para la atención de carga y recarga de los vehículos automotores eléctricos a través de la conexión de un cargador al puerto de carga del vehículo, que recibe energía eléctrica de una fuente externa.
- 4.3 Empresas beneficiarias:** Comprende a las personas naturales o jurídicas que están afectos al Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto a la Renta, y se encuentren en cualquiera de los regímenes tributarios vigentes, cuyas actividades son las siguientes:
- a) Importación y/o comercialización de vehículos automotores eléctricos nuevos.
 - b) Centros de suministro o estaciones de carga o recarga para todo tipo de vehículos automotores eléctricos.
 - c) Centros de mantenimiento de vehículos automotores eléctricos.

Título II

De las medidas para incentivar el uso del transporte verde

Artículo 5. Exoneración del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)

Se exonera del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) la importación y/o venta en el país de los vehículos automotores en todas las modalidades especificadas en el artículo 3 de la presente Ley.

La exoneración dispuesta estará vigente, desde el primer día calendario del mes siguiente de la publicación de la presente Ley, hasta el 31 de diciembre de 2027.

Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos, que comprende la presente Ley, serán detalladas a través de normas reglamentarias, por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 6. Exoneración del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Se exonera del Impuesto al Patrimonio Vehicular, dispuesto por el Decreto Legislativo N.º 776 y sus normas modificatorias, a los propietarios de vehículos eléctricos de todas las modalidades especificadas en el artículo 3 de la presente Ley.

La exoneración dispuesta estará vigente, desde el primer día calendario del mes siguiente de la publicación de la presente Ley, hasta el 31 de diciembre de 2027.

Las partidas arancelarias de los vehículos eléctricos, que comprende la presente Ley, serán detalladas a través de normas reglamentarias por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 7. Depreciación de los vehículos automotores eléctricos

A partir del ejercicio gravable siguiente del año de publicación de la presente Ley, los vehículos eléctricos dispuestos en el artículo 3, adquiridos a partir de la vigencia de la presente Ley, hasta el 31 de diciembre del 2027, afectados a la producción de rentas gravadas, se deprecian aplicando sobre su valor el porcentaje anual máximo de cincuenta por ciento (50%).

Título III

De las medidas para impulsar e incentivar la inversión en la comercialización de vehículos automotores eléctricos y los centros de suministro de energía

Artículo 8. Recuperación Anticipada del Impuesto General a las Ventas (IGV)

Las empresas beneficiarias señaladas en el artículo 4, podrán acceder a la recuperación anticipada del IGV, consistente en la devolución del IGV de las importaciones y/o adquisiciones locales de todo tipo de bienes, servicios y contratos de construcción, realizados en la etapa preoperativa.

Artículo 9. Deducción adicional por los gastos de planilla

Las empresas beneficiarias, señaladas en el artículo 4, generadores de rentas de tercera categoría, a partir del primer día calendario del mes siguiente al de la publicación de la presente Ley y hasta por un plazo de 3 años, cuando contraten un nuevo trabajador, tendrán derecho a una deducción adicional sobre las remuneraciones que se paguen a estos trabajadores en un cincuenta por ciento (50%) adicional.

Artículo 10. Tasas especiales del Impuesto a la Renta

El Impuesto a la Renta a cargo de las empresas beneficiarias, comprendidas en el artículo 4 de la presente Ley, receptoras de rentas de tercera categoría, se determinan de acuerdo con las normas contenidas en el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo 179-2004-FE, aplicando sobre su renta neta las siguientes tasas:

Ejercicio fiscal	Tasas aplicables
De 2023 al 2027	Exonerado
De 2028 al 2032	5 %
De 2033 en adelante	Tasa del Régimen General

Artículo 11. Depreciación acelerada de bienes muebles e inmuebles

Las empresas beneficiarias que adquieran y/o construyan los bienes que se señalan a continuación, a partir del ejercicio gravable 2023, hasta el 31 de diciembre del 2027, afectados a la producción de rentas gravadas, se depreciarán aplicando sobre su valor el porcentaje que resulte de la siguiente tabla, hasta su total depreciación:

	BIENES MUEBLES E INMUEBLES	PORCENTAJE ACTUAL DE DEPRECIACION HASTA UN MAXIMO DE
1	Los edificios y las construcciones adquiridas y/o la construcción se inicia a partir de la vigencia de la presente Ley	33.3%
2	Equipos de procesamiento de datos	50,0%
3	Maquinaria y equipo	50.0%

La depreciación dispuesta en el presente artículo se sujeta al método depreciación para edificios y construcciones de línea recta.

Las empresas beneficiarias que, en aplicación de leyes especiales, gocen de porcentajes de depreciación mayores a los establecidos en la presente Ley, pueden aplicar esos porcentajes mayores.

Artículo 12. Vigencia

Las disposiciones relacionadas a los impuestos de periodicidad mensual entran en vigor a partir del primer día calendario siguiente al inicio de vigencia de la Ley. Las que se refieran a impuestos de periodicidad anual entran en vigor a partir del primer día calendario del año siguiente al de su publicación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Reglamento de la presente Ley es aprobado mediante Decreto Supremo refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas y de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.



Hernando Guerra García Campos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente iniciativa establece medidas para promover el reemplazo progresivo de la tecnología que actualmente usa el transporte público y privado con vehículos a motor de combustión interna, que consumen combustibles fósiles muy contaminantes, por la nueva tecnología de los vehículos a motor eléctrico, que usan energías renovables. Esta transferencia de tecnología permitirá un sistema de transporte con cero emisiones de gases.

Cabe mencionar que, en diciembre de 2018, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones modificó el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV) e incorporó a su competencia a los vehículos eléctricos, vehículo híbrido convencional, vehículo híbrido enchufable y vehículo eléctrico con autonomía extendida.

a. ¿En qué consiste la tecnología de los vehículos eléctricos en comparación con los vehículos de combustión?

Brevemente se describe la tecnología con la que operan los vehículos eléctricos en comparación con los vehículos de combustión interna, para ello se toma como referencia el documento de OSINERGMIN¹ sobre Electromovilidad (conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el Perú), y las define de la siguiente manera:

- *"Los vehículos de motor de combustión interna pueden ser convencionales u operar con combustibles alternativos. Dentro del grupo de los convencionales están aquellos que operan con gasolina o diésel, mientras que en el de los que operan con combustibles alternativos encontramos a aquellos que se alimentan de autogás (gas licuado de petróleo, GLP), gas natural (sea gas natural comprimido, GNC, o gas natural licuado, GNL), biocombustible (bioalcohol, biodiésel y biogás) o hidrógeno". (Osinergmin, p. 41).*
- *"Los vehículos eléctricos se caracterizan por tener un grupo de motopropulsión eléctrico, es decir, que funcionan utilizando la electricidad como 'combustible' o fuente de energía. Esta representa la principal diferencia con los que operan con motor de combustión interna y, como veremos más adelante, explica muchas de las características de los vehículos eléctricos, como el grado de autonomía y el nivel de contaminación que producen, entre otros". (Osinergmin, p. 45)*

¹ OSINERGMIN, Electro movilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el PERÚ. (2019). Lima, Perú. Recuperado de: https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf (última visualización: 17 de marzo de 2022).

b. ¿Cuáles son los tipos de vehículos según el tipo de combustible y según el grupo de motopropulsión?

En el Gráfico N.º 01 se muestran los tipos de vehículos, el tipo de combustible y el grupo de motopropulsión. En ese sentido, los tipos de vehículos son los siguientes:

- **Vehículo convencional de motor de combustión interna**, que opera con gasolina o diésel y el grupo de motopropulsión es mecánico.
- **Vehículo de motor de combustión interna con combustible alternativo**, que usa GLP, Gas natural, o biocombustible; también son mecánicos.
- **Vehículo automotor eléctrico que opera con electricidad** y el tipo de motopropulsión es eléctrico. Este tipo de vehículos se clasifican en tres categorías:
 - **Vehículos automotores - eléctricos de batería (BEV)**, automóviles que funcionan únicamente gracias a la intervención de uno o varios motores eléctricos alimentados por una batería, que puede ser recargada.
 - **Vehículos automotores - eléctricos híbridos no recargables (HEV)**, utilizan un motor eléctrico para ayudar a los motores de gasolina. Toda la energía proviene de la gasolina, y no cuenta con autonomía eléctrica completa.
 - **Vehículos automotores - eléctricos híbridos recargables (PHEV)**, emplea un motor de combustión, acompañado de un motor eléctrico, ambos motores son capaces de satisfacer por sí solos el consumo de energía del auto.

Gráfico N.º 01: Tipos de vehículos, combustibles y grupo de motopropulsión

Tipo de vehículo	Combustible		Tipo de grupo de motopropulsión
Vehículo convencional de motor de combustión interna	Gasolina		Mecánico
	Diésel		
Vehículo de motor de combustión interna con combustible alternativo	Autogás	Gas Licuado de petróleo (GLP)	
	Gas natural	Gas natural comprimido (GNC)	
	Biocombustible	Bioalcohol	
		Biodiésel	
		Biogas	
	Hidrógeno		
Vehículo eléctrico	Electricidad		Eléctrico

Fuente: OSINERGMIN, p. 42.

c. ¿Cuál es el nivel de crecimiento de los vehículos eléctricos en el mundo?

Los vehículos eléctricos muestran un crecimiento sostenible en diferentes países del mundo, por sus grandes beneficios y sobre todo por el cuidado del medio ambiente. Quienes vienen liderando la utilización de estos medios de transporte son los países nórdicos, por ejemplo; Noruega, donde casi la mitad de sus vehículos son eléctricos y esperan que para el 2025, todos los vehículos tengan emisión cero.

Luego, está Finlandia y Suecia. Muchos han seguido la experiencia de Noruega, como Irlanda, que tiene como meta cero emisiones al 2030; de igual forma, el Reino Unido también espera cumplir dicha meta al 2040, y ha incrementado la infraestructura de recarga de autos eléctricos desde 2017.²

En Latinoamérica, países como Colombia, Chile, Bolivia, Ecuador, y República Dominicana, ya han aprobado legislación en la materia, buscando promover la electromovilidad dentro de sus territorios.

² AutoExpo Colombia. (2020). Estos son los países líderes en vehículos eléctricos en el mundo. Recuperado de: <https://autoexpo.com.co/estos-son-los-paises-lideres-en-vehiculos-electricos-en-el-mundo/>. (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

d. ¿Cuál será la tasa de crecimiento en el futuro de los vehículos eléctricos en el mundo?

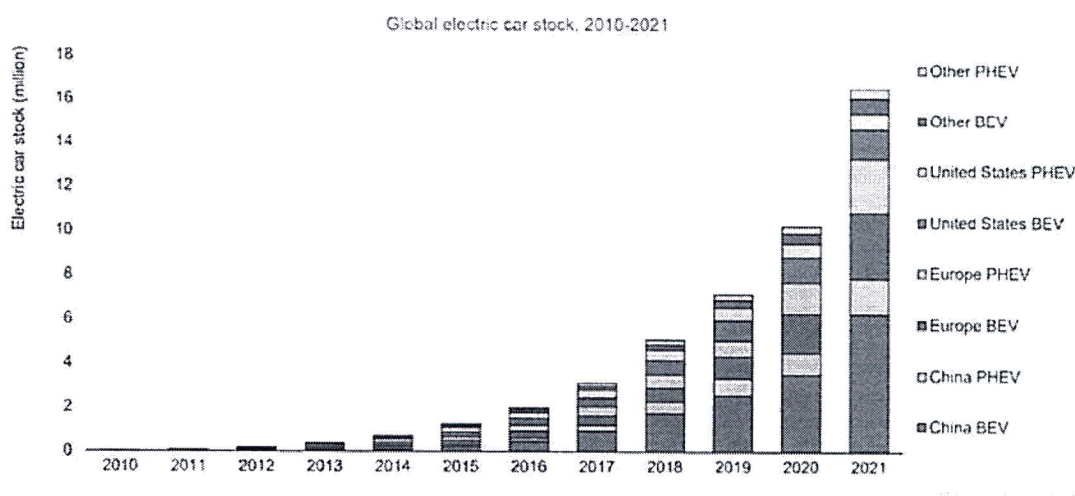
Un estudio de la Administración de Información Energética de Estados Unidos (EIA) que analizó cuál será el futuro energético del mundo, considera que el parque automotor de vehículos eléctricos en el mundo, que incluye a los híbridos enchufables, aumentará de un 0,7% global en 2020 a un 31% en 2050, y alcanzaría los 627 millones de vehículos.

El mismo estudio señala que para los países OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), se estima que un 34% de la flota sea eléctrica en 2050, mientras que en el resto de los países será un 28%.

Asimismo, según el Global Electric Vehicle Outlook de la Agencia Internacional de Energía, en 2021 las ventas de autos eléctricos se duplicaron, teniendo un récord de 6,6 millones. El reporte indicó que el número de coches eléctricos en las carreteras del mundo a finales de este año era de unos 16,5 millones, el triple que en 2018, demostrando la creciente demanda de vehículos eléctricos a nivel mundial.³

Gráfico N.º 02: Stock de vehículos automotores eléctricos 2010 – 2021

Más de 16,5 millones de coches eléctricos circulaban en 2021, el triple que hace tres años:



Fuente: Agencia Internacional de Energía, Global EV Outlook 2022, p. 14.

Como se aprecia de la información señalada, existen esfuerzos actuales en todo el mundo para promover el uso de los vehículos eléctricos y la búsqueda del compromiso de cero emisiones para el futuro cercano. Así, el Perú no se puede quedar atrás en estas políticas mundiales de responsabilidad ambiental.

³ International Energy Agency. Global EV Outlook 2022: Securing Supplies for an Electric Future. OECD, 2022. DOI.org (Crossref), <https://doi.org/10.1787/c83f815c-en>.

e. ¿Qué medidas tomaron estos países europeos para aumentar el uso de los vehículos eléctricos?

Europa busca convertirse en un continente climáticamente neutro para 2050. En este sentido, para acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente, la Unión Europea ha propuesto y aprobado diversas iniciativas que promueven la electromovilidad dentro de las cuales podemos mencionar:

- Reducción de la carga fiscal, por ejemplo, mediante el descuento del IVA en la venta de automóviles eléctricos.
- El no pago de peajes o reducción de este a los propietarios de vehículos eléctricos.
- Otorgamiento de parqueos gratis en determinados puntos.
- Autorización para el empleo de carriles prioritarios/exclusivos para buses.
- Planes y acuerdos de reciclaje y reutilización de las baterías.
- Finalmente, promoción de una cultura respecto al cuidado del medio ambiente.⁴

f. ¿Qué dificultades se han presentado en los diversos países para la aceptación de los vehículos eléctricos?

Entre las principales dificultades para el desarrollo de este sector de tecnología ambientalmente amigable, encontramos la red de estaciones de servicio eléctrico, porque las baterías, incluso modernas, no permiten cubrir grandes distancias.

Es fundamental la construcción de un gran número de puntos de recarga rápida en las ciudades y en las carreteras.

Otra problemática por tomar en cuenta es la advertencia proveniente de la cadena de suministros. Según la Agencia Internacional de Energía, el aumento de precios en materiales necesarios para la fabricación de las baterías, como el cobre, cobalto o el litio, puede plantear desafíos adicionales para los autos eléctricos.⁵

La contaminación que enfrentan algunos países también es una variable importante, por ejemplo, en China, más específicamente en algunas ciudades de alta contaminación, se ha reducido la venta de vehículos convencionales e incluso se otorgan vehículos eléctricos por sorteo, es allí donde la industria de vehículos eléctricos tiene una gran oportunidad.⁶

⁴ Parliament, the European Council, the Council, the European ... - EUR-lex. (n.d.), from https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF

⁵ «Electric Cars Fend off Supply Challenges to More than Double Global Sales – Analysis». IEA, <https://www.iea.org/commentaries/electric-cars-fend-off-supply-challenges-to-more-than-double-global-sales>.

⁶ SWISSINFO. (2019). ¿Qué futuro para la movilidad eléctrica?. Recuperado de: https://www.swissinfo.ch/spa/transporte_-qu%C3%A9-futuro-para-la-movilidad-el%C3%A9ctrica-/44670884. (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

g. ¿Cuál es la estructura de los costos de vehículos eléctricos?

La inversión total por un vehículo eléctrico es menor que el de un vehículo convencional. Si bien el costo de adquisición es más alto, el costo de operación es mucho más bajo que el vehículo convencional, lo que a la larga significaría un mayor ahorro al consumidor. Así lo señala el informe de OSINERGMIN:

"(...) El Costo Total de Propiedad (CTP), definido como el valor presente de los costos totales asociados a la adquisición y operación de un vehículo eléctrico, podría llegar a ser menor que el de un vehículo convencional".⁷

Sin embargo, sabemos que los consumidores valoran más los costos iniciales antes que los de operación, es decir, valoran más el dinero presente que el futuro, lo que en políticas públicas se denomina el "comportamiento cortoplacista del consumidor".

Por ello, el Estado en estas situaciones debe implementar políticas públicas, como reducción tributaria u otorgamiento de subsidios, para promover el desarrollo de esta tecnología, balancear esta visión cortoplacista y buscar el mayor uso de estos vehículos.

En relación con la estructura de costos, en el vehículo eléctrico el componente más alto es la batería, que representa el 50%, mientras que el mayor costo en el vehículo convencional es el tren motriz, que está entre el 22 al 24%. A diferencia de ello, este componente en el vehículo eléctrico está entre el 8 al 20%, por el menor número de piezas.

El mayor reto tecnológico es la reducción de costos mediante el desarrollo de baterías con menores costos de producción y mayor rendimiento en su vida útil. Cabe anotar que los precios de las baterías se han reducido sustancialmente:

"(...) hace cinco años era USD 1000 por 1 kilovatio por hora de batería, mientras que en la actualidad es USD 200 (DelftX, 2019a). Para que continúe reduciéndose, se necesita lograr economías de escala en la producción, con nuevos desarrollos tecnológicos y la expansión del vehículo eléctrico".⁸

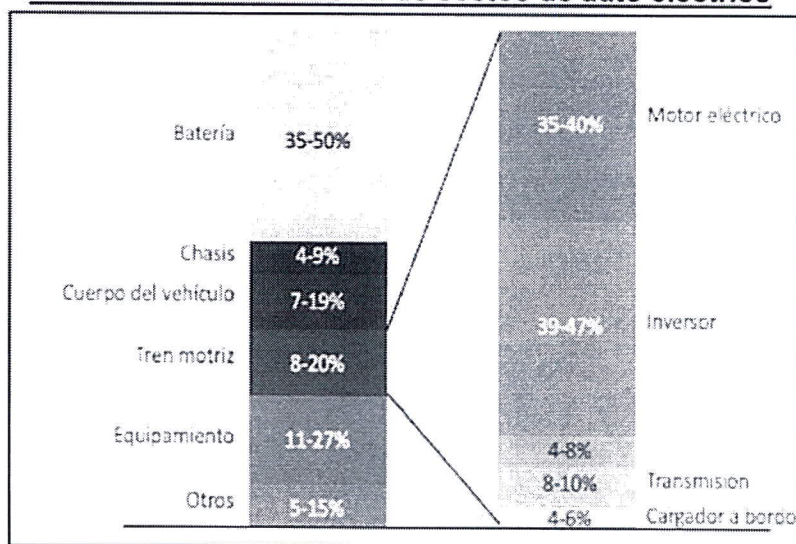
⁷ OSINERGMIN, Electro movilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el PERÚ. (2019). Lima, Perú. p. 93. Recuperado de: [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf). (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

⁸ OSINERGMIN, Electro movilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el PERÚ. (2019). Lima, Perú. p. 94. Recuperado de: [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf). (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

h. ¿Cuál es la estructura de costos de un auto eléctrico a diferencia de un auto convencional?

En primer lugar, presentamos la estructura de costos de un auto eléctrico, el cual OSINERGMIN ha procedido a especificar en el documento antes mencionado y citado sobre electromovilidad.⁹ Este se detalla de la siguiente manera:

Gráfico N.º 03: Estructura de costos de auto eléctrico

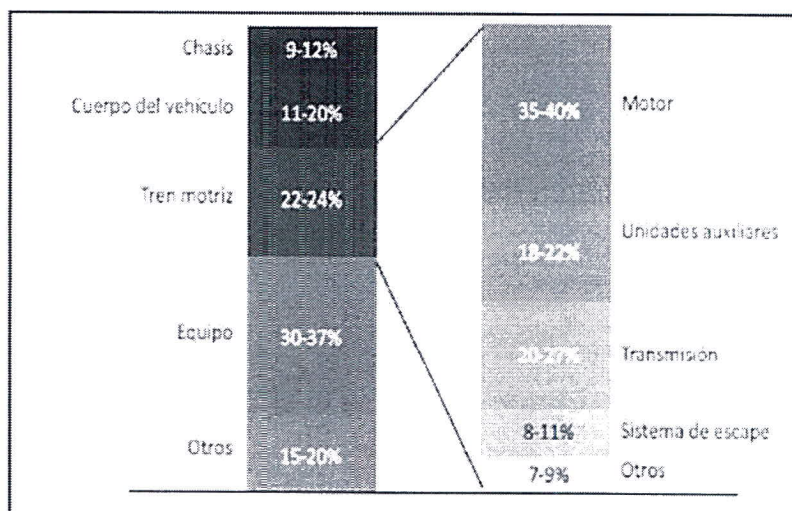


Fuente: OSINERGMIN, p. 94.

A diferencia del auto eléctrico, OSINERGMIN también detalla la estructura de costos de un vehículo convencional a fin de demostrar y enunciar a detalle qué es lo que comprende cada uno de ellos y resaltar el porcentaje que repercute en el “tren motriz”. La estructura de costos de un vehículo convencional se detalla de la siguiente manera:

⁹ OSINERGMIN, Electro movilidad. Conceptos, políticas y lecciones aprendidas para el PERÚ. (2019). Lima, Perú. p. 94. Recuperado de: [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf). (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

Gráfico N.º 04: Estructura de costos de auto convencional



Fuente: OSINERGMIN, p. 94.

i. ¿Cuáles son las principales barreras que no permiten el uso masivo de los vehículos automotores eléctricos?

Las barreras que dificultan el uso de los vehículos eléctricos son de diversos tipos según el sujeto afectado:

AL CONSUMIDOR USUARIO

- El mayor costo de adquisición de los vehículos eléctricos, en comparación a los de combustión.
- La inexistencia de estaciones o centros de carga o recarga y el riesgo que cuando tenga el vehículo eléctrico no tenga lugares accesibles para la carga.
- Los elevados impuestos directos, como el impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de vehículos.
- La magnitud del IGV y del ISC que gravan a los vehículos en general.
- La elevada tasa de depreciación de los vehículos para fines de la deducción del Impuesto a la Renta.

AL IMPORTADOR O COMERCIALIZADOR DE VEHICULOS ELECTRICOS

- El riesgo económico y financiero que involucra invertir en la importación y comercialización de vehículos eléctricos, por la baja demanda que ellos tienen.
- Los elevados impuestos indirectos como el IGV e ISC que incrementan el precio final de los vehículos.
- El elevado Impuesto a la Renta por los ingresos que generarían estas actividades.
- Demasiados años para la depreciación de los activos, muebles e inmuebles, que supone la inversión en las actividades de comercialización de vehículos.

AL INVERSIONISTA EN CENTROS DE CARGA O RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

- El riesgo económico y financiero de invertir en estaciones o centros de carga o recarga de los vehículos eléctricos, que no tengan la demanda suficiente que permita el retorno de la inversión.
- El costo preoperativo de la inversión en estaciones de carga, que involucra el costo financiero del IGV pagado en las adquisiciones.
- El elevado impuesto a la renta de las empresas que inviertan en estaciones y centros de carga, y no recuperen su inversión inicial.
- Demasiados años para la depreciación de los activos, muebles e inmuebles, que supone la inversión en las estaciones de carga.

j. ¿Existe algún avance académico reciente y relevante en el Perú?

El diario Gestión¹⁰ señala que un equipo de investigadores de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) desarrolló una estación de recarga tipo DC (conocida como carga rápida), la cual permite cargar más rápido la batería de un vehículo eléctrico en un promedio de 30 a 45 minutos. Asimismo, destacan que dicho proyecto ha sido uno de los ganadores del Concurso de Proyectos de Investigación Formativa Especial 2022 de la UNI, quienes lograron acceder a un fondo de financiamiento de S/ 150, 000 soles.

El citado diario señala que la investigación la vienen realizando desde el año 2018 y textualmente los investigadores afirman que ahora se busca aumentar la potencia a una escala industrial. Ellos indican que quieren llegar a una escala de 20kW que permita recargar un vehículo eléctrico en un promedio de 30 a 45 minutos, pero para ello deben desarrollar tres celdas básicas, unir en paralelo y probar su funcionamiento con un emulador de vehículo eléctrico, tal como lo recoge el diario ya mencionado. Agregan que actualmente existen dos tipos de recarga: la recarga convencional (Tipo AC) y la carga rápida (Tipo DC). Prosiguen explicando que, en la recarga convencional, el vehículo eléctrico se enchufa a un tomacorriente común por un aproximado de 08 horas para lograr una carga completa; y en el tipo de carga rápida, el vehículo sólo necesita unos 30 minutos para recargar el 80% de su batería.¹¹

Así, también anotan que no hay personal capacitado en el área de electrónica de potencia y que si bien la tecnología no es propia y todo lo que existe en el mercado se

¹⁰ Diario Gestión (2022). Ingeniero de la UNI desarrolla una estación de recarga para autos eléctricos, cómo funciona. Recuperado de: <https://gestion.pe/tecnologia/ingeniero-de-la-uni-desarrolla-una-estacion-de-recarga-para-autos-electricos-como-funciona-noticia/?ref=gesr>. (Última visualización: 14 de julio de 2022).

¹¹ Diario Gestión (2022). Ingeniero de la UNI desarrolla una estación de recarga para autos eléctricos, cómo funciona. Oportunamente citado.

importa, este equipo de la UNI busca convertirse en un referente de interés para las otras universidades.¹²

Por último, el equipo investigador hizo un llamado a las autoridades y empresas que muestren interés por desarrollar esta tecnología, ya que, en otros países, como Francia, las entidades privadas y las universidades trabajan conjuntamente¹³. Además, según la Asociación Automotriz del Perú (AAP)¹⁴, en el Perú se espera que los vehículos eléctricos lleguen al 5% del parque automotor en el 2030, según un estudio realizado por dicha asociación. Por lo que, con la presente medida, dicha brecha de años se podría reducir de manera exponencial.

Relevancia constitucional ambiental de la propuesta de transporte verde:

La iniciativa también tiene como sustento el que promueve el cumplimiento del mandato constitucional que obliga al Estado a velar y promover el cuidado del medio ambiente en beneficio de todos los ciudadanos, lo que se encuentra establecido en el artículo 2 de la Constitución, cuyo inciso 22 establece que toda persona tiene derecho "**a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado** al desarrollo de su vida."

En ese sentido, es importante recoger la delimitación principal que ha conceptualizado el Tribunal Constitucional sobre este derecho y la relación que tiene con este proyecto:

"(...) Nuestra Constitución ha elevado al nivel de fundamental dicho derecho; siendo ello así, el Estado tiene el deber de efectivizar su plena vigencia, así como prever los mecanismos de su garantía y defensa en caso de transgresión.

El contenido del derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la persona está determinado por los siguientes elementos, a saber: 1) el derecho a gozar de ese medio ambiente y 2) el derecho a que ese medio ambiente se preserve.

En su primera manifestación, esto es, *el derecho a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado*, dicho derecho comporta la facultad de las personas de poder disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y armónica; y, en el caso en que el hombre intervenga, no debe suponer una alteración sustantiva de la interrelación que existe entre los elementos del medio ambiente. Esto supone, por tanto, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad (artículo 10 de la Constitución). De lo contrario, su goce se vería frustrado y el derecho quedaría, así, carente de contenido.

¹² Diario Gestión (2022). Ingeniero de la UNI desarrolla una estación de recarga para autos eléctricos, cómo funciona. Op. Cit.

¹³ Diario Gestión (2022). Op. Cit.

¹⁴ Citado en el Diario Gestión (2022). Ingeniero de la UNI desarrolla una estación de recarga para autos eléctricos, cómo funciona. Oportunamente citado.

Pero también el derecho en análisis se concretiza en el *derecho a que el medio ambiente se preserve*. El derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado entraña obligaciones ineludibles, para los poderes públicos, de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute. A juicio de este Tribunal, tal obligación alcanza también a los particulares, y con mayor razón a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente.”¹⁵

No cabe duda de que el derecho al medio ambiente equilibrado y adecuado, es amenazado y afectado en el mundo contemporáneo por la contaminación del aire que respiramos. Sin duda, como el especialista Leo Heilman ha señalado:

“El aire contaminado mata prematuramente a 800 personas cada hora en el planeta. En las Américas, más de 300.000 personas mueren cada año a causa de la mala calidad del aire. Todo nuestro cuerpo, de la cabeza a los pies, resulta afectado cuando inhalamos gases venenosos que circulan en el aire de nuestras ciudades y campos. No hay región en la Tierra que se libre de este mal, que causa un cuarto de los casos de embolia, cáncer de pulmón y enfermedades del corazón.”¹⁶

II. SOBRE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

a. Antecedentes legislativos internacionales

Perú se encuentra suscrito desde 2016 al Acuerdo de París, tratado internacional sobre el cambio climático, y jurídicamente vinculante. Dentro de las iniciativas introducidas por el Acuerdo, se encuentra la declaración sobre la movilidad eléctrica y cambio climático, la cual reúne compromisos individuales y colectivos de los estados con el objetivo de aumentar la electromovilidad y reducir el alza de la temperatura media mundial.

Dentro de los objetivos de la declaración, se hace un llamado a los países miembros a conseguir que al menos el 20 % de todos los vehículos de carretera operen con energía eléctrica para 2030:

*“Los socios de la Declaración se comprometen a ampliar sus esfuerzos y hacer un llamado para tomar decisiones conjuntas hacia la electrificación del transporte sostenible. Entre los objetivos de la Declaración y el llamado a la acción está el que al menos 20% de todos los vehículos de carretera (automóviles, dos y tres ruedas, camiones, autobuses y otros) operen con energía eléctrica en 2030”.*¹⁷

¹⁵ STC recaída en el expediente 48-2004-AI/TC. Fundamento 17.

¹⁶ Artículo publicado simultáneamente en diarios de toda la región, en el día mundial del ambiente del año 2019. Disponible en: <https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/derecho-aire-limpio-leo-heilman-noticia-639937-noticia/> Consulta: 11 de mayo 2022.

¹⁷ Paris Declaration on Electro-mobility and climate change ... - UNFCCC. (n.d.), from <https://unfccc.int/media/521376/paris-electro-mobility-declaration.pdf>

Asimismo, los acuerdos derivados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26) celebrada en Glasgow, y de la cual Perú fue miembro, mencionan el uso de vehículos eléctricos. Durante la Conferencia más de 30 países, seis importantes fabricantes de vehículos, y otros agentes, como las ciudades, expresaron su determinación de que todas las ventas de coches y furgonetas nuevos sean de vehículos de emisiones cero para 2040 a nivel internacional y para 2035 en los mercados líderes, lo que acelerará la descarbonización del transporte por carretera, actual responsable de alrededor del 10 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero.¹⁸

b. Antecedentes legislativos domésticos

Quedaron pendiente de aprobación en el Pleno, los dictámenes de las Comisiones de Energía y Minas y de Transportes y Comunicaciones, recaídos en los proyectos de Ley 2182/2017-CR y 3446/2018-CR:

El proyecto de Ley 2182/2017-CR, Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el fomento y promoción del uso de vehículos híbrido-eléctricos y de los equipos surtidores necesarios para su funcionamiento, de autoría del excongresista César Segura Izquierdo de la bancada Fuerza Popular. Asimismo, el Proyecto de Ley 3446/2018-CR, Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la promoción del uso de vehículos eléctricos (EV) o híbridos enchufables (PHEV), así como la implementación de la infraestructura adecuada para su utilización, de autoría del excongresista Wuilian Monterola Abregú, de la bancada Fuerza Popular.

El dictamen de la Comisión de Energía y Minas fue aprobado por unanimidad en la comisión el día 13 de marzo de 2019. Y, el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones también fue aprobado por unanimidad en comisión el 16 de octubre de 2018.

Es decir, se cuenta con dos dictámenes aprobados por unanimidad que quedaron pendientes de ser vistos por el Pleno del Congreso, con la finalidad de que se apruebe la promoción del uso de vehículos eléctricos. Es por ello por lo que se presenta el presente proyecto de ley ante la necesidad de reducir los impactos nocivos en el medioambiente, por los acuerdos ya suscritos por el Perú, como el Acuerdo de París, y las leyes peruanas promulgadas, como la Ley 30754, Ley del Cambio Climático, y la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, Ley 27345.

¹⁸ Naciones Unidas (2021) <https://www.un.org/es/climatechange/cop26>

c. Legislación comparada: Antecedentes legislativos en la comunidad internacional

Cuadro N.º 01: Legislación extranjera relativa al transporte verde y la transición a la electromovilidad

Pais / Región:	Reglamentación establecida:	Fecha de entrada en vigor:	Texto/Enlace:	Relativo a la legislación mencionada:
EU	Pacto Verde Europeo	2019	https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF	El Pacto Verde busca la transición a una movilidad sostenible e inteligente. La Comisión Europea promueve el crecimiento del mercado de vehículos de emisiones cero y bajas. En particular, busca que los ciudadanos dispongan de la infraestructura necesaria para recargar estos vehículos, tanto en trayectos cortos como largos.¹⁹ Además, a partir de 2026, el transporte por carretera estará cubierto por el comercio de emisiones, poniendo precio a la contaminación, estimulando el uso de combustibles más limpios y reinvertiendo en tecnologías limpias.²⁰ En relación con estos objetivos el 8 de junio de 2022, los legisladores del Parlamento Europeo votaron a favor de la prohibición efectiva en la UE sobre la venta de automóviles nuevos de gasolina y Diesel a partir de 2035. La ley aún no está definida, pero la votación confirma la posición del parlamento para las próximas negociaciones con los países de la UE sobre la ley final.²¹
EU	Ley Europea del Clima Regulación (EU) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima»)	La Ley Europea del Clima se publicó en el Diario Oficial el 9 de julio de 2021 y entró en vigor el 29 de julio de 2021.	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LEX/HTML/?uri=CELEX:32021R1119&from=EN	La Ley Europea del Clima convierte en ley el objetivo establecido en el Pacto Verde Europeo para que la economía y la sociedad de Europa sean climáticamente neutrales para 2050. La ley también establece el objetivo intermedio de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030, en comparación con los niveles de 1990. ²²
Chile	Estrategia Nacional de Electromovilidad, aprobada por la Resolución Exenta del Ministerio de Energía	Febrero 2022	Estrategia Nacional de Electromovilidad https://energia.gob.cl/sites/default/files/estrategia_nacional_de_electromovilidad_2021_0.pdf Resolución 8 Exenta: Aprueba Estrategia Nacional de Electromovilidad https://www.bcn.cl/leychile/navegador/?idNorma=1174033	La Estrategia Nacional de Electromovilidad tiene como objetivo establecer los ejes estratégicos, políticas y metas que permitan el desarrollo acelerado y sostenible del transporte eléctrico. En este contexto, Chile tiene metas ambiciosas, para el año 2035, 100 % de las ventas de la gran mayoría de vehículos serán cero emisiones. Los vehículos livianos (peso bruto < 2700 kg), vehículos medianos (2700 ≤ peso bruto < 3860 kg), y el transporte público urbano, es decir, los buses, taxis y colectivos, serán todos cero emisiones en Chile. Para camiones de carga por carretera (peso bruto ≥ 3860 kg) y buses interurbanos se espera que 100 % de las ventas sean cero emisiones al llegar a 2045. Para ese año, junto con otros 14 países en el COP 26, Chile firmó un memorando de entendimiento global que establece que 100 % de las ventas de vehículos pesados serán cero emisiones. ²³
Bolivia	Decreto Supremo N.º 4539	Julio 2021	https://funsolon.files.wordpress.com/2022/03/d.s.-4539.pdf	Con este decreto y su posterior reglamentación, se inicia una política orientada al desarrollo de la electromovilidad en el país. El presente Decreto Supremo tiene por objeto incentivar de manera integral el uso de la energía eléctrica con la finalidad de contribuir a la mejora del medio ambiente, el ahorro y eficiencia energética a través de: «Incentivos tributarios para fabricación, ensamble e importación de vehículos automotores eléctricos, híbrdos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrda; «Incentivos financieros para fabricación, ensamble y compra de vehículos automotores eléctricos, híbrdos y maquinaria agrícola eléctrica e híbrda; «Incentivos tributarios para equipos y/o accesorios de sistemas de energía y generación distribuida»²⁴
				Dentro de los estímulos introducidos por esta Ley se encuentran los siguientes:

¹⁹ En: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF Consulta: 14 de julio 2022.

²⁰ En: <https://www.mobilitycity.es/noticia/la-comision-europea-tiene-como-objetivo-reducir-las-emisiones-de-gases-de-efecto-invernadero-relacionadas-con-el-transporte-en-un-90--para-2050/> Consulta: 14 de abril 2022.

²¹ En: <https://es.euronews.com/2022/06/08/clima-cambio-ue-autos#:~:text=BRUSELAS%2C%20jun%20E%80%93%20Los%20miembros,para%20combatir%20el%20cambio%20clim%C3%A1tico>. Consulta: 14 de julio 2022.

²² En: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_es Consulta: 14 de julio 2022.

²³ En: <https://theicct.org/chile-latam-lvs-leg-apr22/> Consulta: 14 de julio 2022.

²⁴ En: <https://www.aetn.gob.bo/web/main?mid=1&cid=225> y <https://funsolon.files.wordpress.com/2022/03/d.s.-4539.pdf> Consultados: 14 de julio 2022.

Colombia	La Ley 1964	Julio 2019	https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201964%20DEL%2011%20DE%20JULIO%20DE%202019.pdf	« Tarifa máxima del 1% para el Impuesto Vehicular « Orden a los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible para el desarrollo de la reglamentación técnica para la realización de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes de vehículos eléctricos, así como para la generación de un descuento en el valor de esta obligación. Asuntos que se encuentran en desarrollo por parte de estos Ministerios « Autorización a las entidades territoriales para desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias. « Exoneración por vía legal a los vehículos eléctricos y de cero emisiones de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.²⁵
Ecuador	Ley Orgánica de Eficiencia Energética (LOEE)	Marzo 2019	https://www.repositorio.cepal.org/es/publicaciones/1/s20190031119_03119_Eficiencia_Energ%C3%89tica.pdf	La ley de Eficiencia Energética busca que a partir del año 2025 todos los vehículos que se incorporen al servicio de transporte público urbano e inter parroquial, en el Ecuador continental, deberán ser únicamente de motor eléctrico. En el caso de la región Insular, esta medida será evaluada por el Comité Nacional de Eficiencia Energética (CNEE). La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal y régimen de funcionamiento del Sistema Nacional de Eficiencia Energética – SNEE, y promover el uso eficiente, racional y sostenible de la energía en todas sus formas, a fin de incrementar la seguridad energética del país; al ser más eficiente, aumentar la productividad energética, fomentar la competitividad de la economía nacional, construir una cultura de sustentabilidad ambiental y eficiencia energética, aportar a la mitigación del cambio climático y garantizar los derechos de las personas a vivir en un ambiente sano y a tomar decisiones informadas.²⁶

Fuente: Página web de la Unión Europea EUR-Lex; Comisión Europea; Web de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile; Ministerio de Energía de Chile; Autoridad de fiscalización de electricidad y tecnología nuclear de Bolivia; Departamento administrativo de Presidencia de la República de Colombia; Ministerio de Energía y Minas del Ecuador.
Elaboración: propia.

d. Detalle de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa dispone el uso de instrumentos de política fiscal y tributaria para la promoción y finalidad de incrementar el uso de vehículos eléctricos y promover la inversión privada en la importación y comercialización de dichos vehículos, así como, en la implementación de estaciones y centros de carga y recarga para éstos.

Para los fines de la presente ley, se establecen diversas herramientas de política tributaria, que permitirán reducir sustancialmente el costo tributario y financiero de la adquisición y mantenimiento, que asumen los usuarios de vehículos eléctricos, tanto para fines domésticos o comerciales.

Asimismo, permitirá reducir el costo económico y financiero de las empresas que se dediquen a la importación y comercialización de vehículos eléctricos, así como también de las empresas que inviertan en estaciones de carga.

La fórmula legal comprende 12 artículos y una disposición complementaria final. Como se señala claramente en el primer artículo, la Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para la promoción del transporte con motor eléctrico en el país, con el fin de fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso y reducir los impactos nocivos en el medioambiente.

Es fundamental plantear como política del Estado, como se señala en el artículo 2, el **declarar de interés público impulsar e incentivar el uso del transporte con**

²⁵ En:

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201964%20DEL%2011%20DE%20JULIO%20DE%202019.pdf> Consulta: 14 de julio 2022.

²⁶En: <https://portalmovilidad.com/tras-nueva-reglamentacion-ecuador-podria-cumplir-meta-de-movilidad-electrica-para-2025/> Consulta: 14 de julio 2022.

vehículos automotores a emisiones cero de carbono para el sector público y privado, así como la prohibición a la venta de vehículos automotores de combustión interna a partir del año 2050 y la prohibición a su circulación a partir del año 2060, a fin de reducir las emisiones globales de gases de efecto invernadero con impactos nocivos en el medioambiente.

Asimismo, se propone definir cuál es el alcance de las disposiciones de la ley, es decir qué se entiende por vehículo automotor eléctrico. En el artículo 3 se señala que el **vehículo automotor eléctrico** comprende los vehículos automotores que para todos los casos utilizan un motor eléctrico para su propulsión, aunque con distintas fuentes de energía para su carga. Comprende tres tipos de vehículos: vehículos eléctricos de batería, vehículos eléctricos con pila de combustible, y, vehículos eléctricos solares.

El artículo 4 se refiere a otras definiciones centrales para la presente ley: Otro agente fundamental para impulsar los vehículos automotores eléctricos es la promoción a nivel nacional de las inversiones en los **centros de suministro de energía**, que comprende la infraestructura de suministro o comercialización de energía eléctrica para la carga o recarga de los vehículos eléctricos a través de la conexión de un cargador al puerto de carga del vehículo, que recibe energía eléctrica de una fuente externa.

Dentro del universo de beneficiarios se definen a **los usuarios**, que son las personas naturales o jurídicas que adquieren los distintos tipos de vehículos para el uso particular o fines empresariales.

De otro lado, se ubican las **empresas beneficiarias**, ya sean personas naturales o jurídicas que importan o adquieren vehículos automotores eléctricos para fines comerciales, y también comprenden a las empresas que invierten en centros de suministro de energía para carga o recarga. En ambos casos, se encuentran afectos al Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto a la Renta, y que se encuentren en cualquiera de los siguientes regímenes tributarios: Régimen Especial de Impuesto a la Renta (RER), Régimen MYPE Tributario (RMT), Régimen General (RG) u otro régimen tributario afecto a los impuestos antes mencionados.

A partir del Título II, se establecen los incentivos para promover el uso de vehículos eléctricos.

En el artículo 5, se dispone la **exoneración del IGV e ISC** del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), para la importación y/o venta en el país de los vehículos eléctricos en todas las modalidades especificadas en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3 de la presente ley. Dicha exoneración estaría vigente desde el primer día calendario del mes siguiente al de la publicación de la Ley, hasta el 31 de diciembre de 2027.

De igual forma, a fin de reducir los costos a los usuarios, en el **artículo 6 se establece la exoneración del Impuesto al Patrimonio Vehicular** hasta el ejercicio fiscal 2027. Este impuesto es de periodicidad anual, conforme al Decreto Legislativo N.º 776 y normas modificatorias, y comprende a las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos eléctricos en todas las modalidades especificadas en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3 de la presente ley.

Para los artículos 5 y 6, se indica que mediante las normas reglamentarias el MEF determinan las partidas arancelarias específicas para los distintos vehículos eléctricos que comprende la presente ley.

Como una medida adicional para incentivar el uso de vehículos eléctricos, en el artículo 7, se dispone la depreciación acelerada de los vehículos eléctricos. Mediante esta medida, se propone establecer que a partir del ejercicio gravable 2023, los vehículos eléctricos señalados en el artículo 3, adquiridos a partir de la vigencia de la presente Ley, hasta el 31 de diciembre del 2027, afectados a la producción de rentas gravadas, se depreciarán aplicando sobre su valor el porcentaje anual máximo de cincuenta por ciento (50%).

En el Título III, se establecen **medidas para incentivar a las empresas que inviertan en la importación y comercialización de vehículos eléctricos, así como a las empresas que inviertan en centros de suministro de energía**, siendo, como reiteramos a lo largo de la presente iniciativa, el desarrollo de estos centros de suministro de energía, crucial para la masificación de los vehículos eléctricos. Por tanto, se propone en el artículo 8 la recuperación anticipada del IGV, que consiste en la devolución del IGV de las importaciones y/o adquisiciones de todo tipo de bienes, servicios y contratos de construcción, realizados en la etapa preoperativa, a ser empleados por las empresas beneficiarias directamente para la ejecución de los proyectos empresariales.

A fin de estimular el empleo formal y creciente en los centros de carga, se propone en el artículo 9, la **deducción adicional por los gastos de planilla en los centros de suministro de energía**, que consiste en que las empresas beneficiarias que inviertan en los centros de suministro o estaciones de carga y recarga sean generadores de rentas de tercera categoría, a partir de la vigencia de la presente Ley y hasta por un plazo de 3 años, estableciéndose que cuando contraten un nuevo trabajador tendrán derecho a una deducción adicional sobre las remuneraciones que se paguen a estos trabajadores en un cincuenta por ciento (50%) adicional.

En la misma línea de **estimular la inversión en las actividades vinculadas**, se propone en el artículo 10, tasas especiales del Impuesto a la Renta a las Empresas beneficiarias, perceptoras de rentas de tercera categoría, comprendidas en los alcances de la presente ley, que se determina de acuerdo con las normas contenidas en el Texto

Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo 179-2004-FE, aplicando sobre su renta neta las siguientes tasas:

Ejercicio fiscal	Tasas aplicables
De 2023 al 2027	Exonerado
De 2028 al 2032	5 %
De 2033 en adelante	Tasa del Régimen General

Como última medida de promoción a la inversión, en el artículo 11 se propone establecer que las empresas beneficiarias que adquieran y/o construyan los bienes que se señalan a continuación, a partir del ejercicio gravable 2023, hasta el 31 de diciembre del 2027, afectados a la producción de rentas gravadas, se depreciarán aplicando sobre su valor el porcentaje que resulte de la siguiente tabla, hasta su total depreciación.

La Tabla de depreciación es la siguiente:

	BIENES MUEBLES E INMUEBLES	PORCENTAJE ANUAL DE DEPRECIACIÓN HASTA UN MÁXIMO DE
1	Los edificios y las construcciones adquiridas y/o la construcción se inicia a partir de la vigencia de la presente Ley	33.3%
2	Equipos de procesamiento de datos	50,0%
3	Maquinaria y equipo	50.0%

La depreciación así propuesta, se sujeta al método depreciación para edificios y construcciones de línea recta. Finalmente, las empresas beneficiarias que, en aplicación de leyes especiales, gocen de porcentajes de depreciación mayores a los establecidos en la presente Ley, pueden aplicar esos porcentajes mayores.

En relación con la **vigencia de las medidas**, en el artículo 12, se establece dos tipos de vigencia: En efecto, se establece que las disposiciones relacionadas a los impuestos de periodicidad mensual entran en vigor a partir del primer día hábil posterior al inicio de la vigencia de la Ley, y las que refieran a impuestos de periodicidad anual entran en vigor a partir del primer día hábil del año siguiente al de su publicación.

Finalmente, se establece una **ÚNICA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**, disponiendo que se emita el Reglamento, aprobado por Decreto Supremo y refrendado por el ministro de Economía y Finanzas y también por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, para lo que se otorga un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la norma propuesta.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La introducción masiva y progresiva de los vehículos eléctricos en el Perú debe ser evaluada dentro de un análisis costo beneficio, que es de difícil cuantificación, más aún si se introducen medidas de promoción tributaria, que reducen sustancialmente la carga fiscal de estos vehículos.

A esto hay que sumarle que resulta complejo cuantificar y monetizar el impacto del beneficio ambiental que, de hecho, es el más importante.

Conforme al análisis desarrollado en los puntos anteriores de la presente iniciativa legislativa, la característica y ventaja más importante para el Estado y la sociedad en general, es cambiar progresivamente hacia el uso intensivo de los vehículos eléctricos, que no tienen un motor de combustión interna, por lo cual no existen emisiones de gases. Este aspecto es sustancial en el análisis costo beneficio porque tiene un impacto positivo en la calidad del aire y permite mitigar la contribución de la actividad humana al cambio climático, además de otras ventajas.

Corresponde ahora la identificación de grupos de interés o actores:

1. El Estado
2. La sociedad y el ambiente
3. Empresas
4. Ciudadanos

a. Costo – beneficio en los grupos de interés:

1. El Estado

BENEFICIO	COSTO
El Estado establece una política de manejo ambiental sustentable en el transporte público y privado evitando el transporte a combustión interna que afecta al medio ambiente y a la salud de las poblaciones, sobre todo de las grandes ciudades del país. El Estado, de ser el caso, evitará gastos públicos futuros en remediación ambiental. El Estado en el mediano plazo obtendrá mayores impuestos cuando la oferta y demanda de los vehículos haya crecido sostenidamente.	La iniciativa legislativa no contiene disposiciones presupuestales. Los beneficios tributarios son temporales y además se trata de vehículos cuya oferta y demanda no existe; por el contrario, cuando esta demanda y oferta crezca, tributarán como cualquier otra actividad.

Apoya al Estado en lograr que el país acepte y migre hacia las nuevas tecnologías ambientalmente limpias, siendo una de ellas y la más importante los vehículos eléctricos.	El Estado a través de algunas entidades públicas debe efectuar la difusión y orientación respecto de las bondades del uso de los vehículos eléctricos.
El Estado podría realizar contrataciones públicas de flotas gubernamentales de vehículos eléctricos, con ello no solo mejora la conciencia pública de los vehículos eléctricos, sino también se beneficiaría de los menores costos de mantenimiento además de ser el primer usuario que apoye el cuidado del medioambiente.	Existiría un costo inicial de inversión y cambio de las flotas vehiculares de las entidades gubernamentales. Pero generaría que las entidades del gobierno nacional, regionales y locales modernicen el marco regulatorio para la homologación y registro de vehículos eléctricos.

2. La sociedad y el ambiente

BENEFICIO	COSTO
El uso de vehículos eléctricos tiene menores costos de mantenimiento en el mediano plazo, además de la reducción de emisión de CO2 por la reducción del uso de combustibles.	Se incrementan los costos iniciales de operación, como los mayores costos de adquisición de los vehículos eléctricos y de las baterías cuya vida útil es menor a los 10 años.

3. Empresas

BENEFICIO	COSTO
La aplicación de medidas de promoción de carácter tributario reduce sustancialmente los costos iniciales del cambio de flota vehicular a los eléctricos.	Se incrementan los costos iniciales de las flotas de vehículos eléctricos, explicado entre la diferencia de los costos de los vehículos de combustión interna con los vehículos eléctricos. Además, se debe sumar el precio actual de las baterías, que la batería debe reemplazarse a ser reemplazada a los 10 años.
Las inversiones iniciales en los centros de carga son menores a las estaciones de venta de combustible gasolina, diésel, GLP y GNC.	En cuanto al costo de una estación, las más básicas están por encima de los 2,000 dólares estadounidenses, y una estación más completa puede llegar a 50,000 dólares. Los costos de mantenimiento serían de 32 y 800 dólares estadounidenses por año,

respectivamente.²⁷

4. Ciudadanos

BENEFICIO	COSTO
En el mediano plazo los consumidores aceptan las nuevas tecnologías y los beneficios económicos y ambientales del uso de los vehículos eléctricos.	Existe una barrera importante en el uso de los vehículos eléctricos, como suele ocurrir con las nuevas tecnologías, que es por la falta de conciencia social y por desconocimiento sobre la tecnología. Es decir, los consumidores son conscientes de los beneficios, pero quizás no confíen o no entiendan la tecnología.
A mediano plazo se reducen sustancialmente los costos de consumo de energía y mantenimiento en general de los vehículos eléctricos.	Existe un mayor costo inicial de adquisición de los vehículos eléctricos, que será disminuido con la reducción de impuestos. Estos mayores costos serán superados por los beneficios a mediano plazo en el mantenimiento y consumo de energía.

IV. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente norma consiste en una nueva ley, que establece medidas que no se contraponen con ninguna otra norma vigente en nuestro ordenamiento peruano. Por el contrario, introduce en la normatividad nacional mecanismos efectivos de promoción para la inversión y uso de los vehículos eléctricos con el gran beneficio medioambiental.

De la misma manera, es coherente y da cumplimiento a compromisos asumidos por el Perú, el Acuerdo de París y la Ley 30745, Ley Marco sobre el Cambio Climático. Así, también, la Ley 27345, Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, que señala en su artículo 1º que se declara de interés nacional la promoción del uso eficiente de la energía (UEE) para asegurar el suministro de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional y reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los energéticos. En el mismo orden de ideas, el reglamento de la Ley impulsa el uso eficiente de la energía en el sector transporte a través de vehículos eléctricos.

²⁷ Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2016). La incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina. p. 45. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-incorporaci%C3%B3n-de-los-veh%C3%ADculos-el%C3%A9ctricos-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>. (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

Además, la propuesta da cumplimiento al mandato establecido en el artículo 2, inciso 22 de la Constitución política, así como a sus artículos 66 y 67.

V. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Conforme lo dispone el inciso e) del numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, se destaca que la presente iniciativa legislativa tiene relación directa con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional siguientes:

"19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental

En ella se plantea integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. El literal f) de dichas políticas dispone literalmente lo siguiente:

"(f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo. (...)

(m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico. "(el resaltado es nuestro).²⁸

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2021-2022²⁹

El proyecto se basa también en la Agenda Legislativa vigente, y en especial en el acápite siguiente:

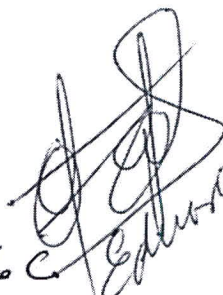
"52. Leyes sobre protección del medio ambiente y desarrollo sostenible."

²⁸ Acuerdo Nacional. (2002). Políticas de Estado. Recuperado de: <https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%E2%80%8B/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/19-desarrollo-sostenible-y-gestion-ambiental/>. (Última visualización: 17 de marzo de 2022).

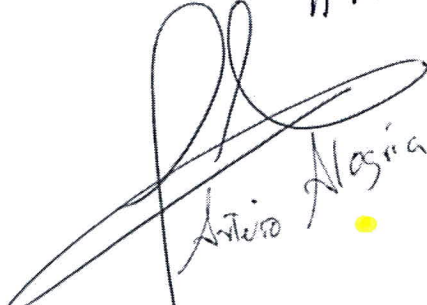
²⁹ <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/resolucion-legislativa-del-congreso-por-la-que-se-aprueba-la-resolucion-legislativa-no-002-2021-2022-cr-2004447-1/>


 Cruz María LeTach

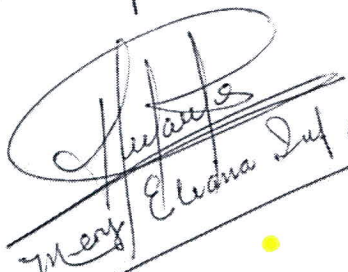

 Hernando Guerra García

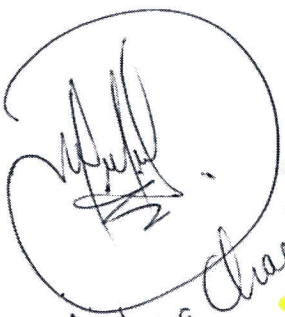

 Eduardo Corallo


 Víctor Flores Ruiz


 Antonio Alagía


 César Pelli


 Mary Elena Sufauts


 Nilda Chacón