Proyecto de Ley N° 3155/2022-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
23 SEP. 2022
RECIBIDO
Firma _____ Hora 3:15 pm

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Lima, 23 de setiembre de 2022

OFICIO Nº 302 -2022 -PR

Señor
JOSÉ DANIEL WILLIAMS ZAPATA
Presidente del Congreso de la República
Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que establece regímenes especiales de depreciación.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

MEF

Firmado Digitalmente por
MELGAREJO CASTILLO
Juan Carlos FAU
20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022
11:52:20 COT
Motivo: Doy V° B°

REPÚBLICA DEL PERÚ

Ley

MEF

Firmado Digitalmente por
CONTRERAS MIRANDA
Alex Alonso FAU
20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022
19:01:39 COT
Motivo: Doy V° B°

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República ha dado la Ley siguiente

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

MEF

Firmado Digitalmente por
CAMACHO SANDOVAL
Marco Antonio FAU
20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022
21:00:45 COT
Motivo: Doy V° B°

LEY QUE ESTABLECE REGÍMENES ESPECIALES DE DEPRECIACIÓN

Artículo 1. Objeto

La presente Ley tiene como objeto establecer, de manera excepcional y temporal, regímenes especiales de depreciación que los contribuyentes del régimen general del impuesto a la renta puedan depreciar aceleradamente determinados bienes, con la finalidad de promover la inversión privada y otorgar mayor liquidez en la actual coyuntura económica.

Artículo 2. Régimen especial de depreciación de edificios y construcciones

2.1 A partir del ejercicio gravable 2023, los edificios y las construcciones se podrán depreciar, para efecto del impuesto a la renta, aplicando sobre su valor un porcentaje anual de depreciación con un máximo de treinta y tres con treinta y tres centésimas (33,33%) hasta su total depreciación, siempre que los bienes sean destinados exclusivamente al desarrollo empresarial y cumplan con las siguientes condiciones:

a) La construcción se hubiera iniciado a partir del 1 de enero de 2023. Se entiende como inicio de la construcción el momento en que se obtenga la licencia de edificación u otro documento que establezca el Reglamento. Para determinar el inicio de la construcción, no se considera la licencia de edificación ni cualquier otro documento que sea emitido como consecuencia de un procedimiento de regularización de edificaciones.

b) Hasta el 31 de diciembre de 2024 la construcción tenga un avance de obra de por lo menos el ochenta por ciento (80%). Tratándose de construcciones que no hayan sido concluidas hasta el 31 de diciembre de 2024, se presume que el avance de obra a dicha fecha es menor al ochenta por ciento (80%), salvo que el contribuyente pruebe lo contrario. Se entiende que la construcción ha concluido cuando se haya obtenido de la dependencia municipal correspondiente la conformidad de obra u otro documento que establezca el Reglamento.

22-0023978

MEF

Firmado Digitalmente por MELGAREJO CASTILLO Juan Carlos FAU 20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022 11:52:24 COT
Motivo: Doy V° B°

2.2 Lo dispuesto en el párrafo anterior también puede ser aplicado por los contribuyentes que, durante los años 2023 y 2024, adquieran en propiedad los bienes que cumplan las condiciones previstas en los literales a) y b). No se aplica lo previsto en el presente párrafo cuando dichos bienes hayan sido construidos total o parcialmente antes del 1 de enero de 2023.

Artículo 3. Costos posteriores

Tratándose de costos posteriores que reúnan las condiciones a que se refiere el primer párrafo del artículo anterior, la depreciación se computa de manera separada respecto de la que corresponda a los edificios y las construcciones a los que se hubieran incorporado.

Artículo 4. Régimen especial de depreciación de vehículos eléctricos

A partir del ejercicio gravable 2023, los vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles) híbridos (con motor de émbolo y motor eléctrico) o eléctricos (con motor eléctrico), adquiridos en los ejercicios 2023 y 2024, afectados a la producción de rentas gravadas, se podrán depreciar aplicando sobre su valor el porcentaje anual de depreciación con un máximo de 50,0%, hasta su total depreciación.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 21:00:55 COT
Motivo: Doy V° B°

Artículo 5. Disposiciones sobre la depreciación

El régimen especial de depreciación para los bienes a que se refiere esta norma, se sujeta a las siguientes disposiciones:

a) El método de depreciación para edificios y construcciones es el de línea recta. Una vez elegido el porcentaje de depreciación anual en la oportunidad de la presentación de la declaración jurada anual del impuesto a la renta, este no podrá ser modificado en los siguientes ejercicios, salvo lo dispuesto en el inciso c) de este artículo, en caso resulte aplicable. El porcentaje de depreciación aplicado en el marco de lo señalado en esta Ley debe ser mayor al establecido en el articulo 39 de la Ley del Impuesto a la Renta.

b) Los porcentajes de depreciación son aplicados hasta que los bienes queden completamente depreciados.

MEF

Firmado Digitalmente por CONTRERAS MIRANDA Alex Alonso FAU 20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022 19:01:59 COT
Motivo: Doy V° B°

c) Tratándose de edificios y construcciones comprendidos en esta ley que empiecen a depreciarse en el ejercicio gravable 2023, se aplica el porcentaje anual de depreciación máximo de hasta treinta y tres con treinta y tres centésimas (33,33%) a partir de dicho ejercicio gravable, de ser el caso, excepto en el último ejercicio en el que se aplica el porcentaje de depreciación menor que corresponda.

d) Tratándose de los bienes a que se refiere el artículo 4 que empiecen a depreciarse en el ejercicio gravable 2023, se aplica la tasa de depreciación prevista en el artículo 4 a partir de dicho ejercicio gravable, de ser el caso, excepto en el último ejercicio en el que se aplica el porcentaje de depreciación menor que corresponda.

Artículo 6. Cuentas especiales de control

6.1 Los contribuyentes que utilicen los porcentajes de depreciación establecidos en la presente ley deben mantener cuentas de control especiales respecto de los bienes

MEF

Firmado Digitalmente por MELGAREJO CASTILLO Juan Carlos FAU 20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022 11:52:32 COT
Motivo: Doy V° B°

materia del beneficio, detallando los costos incurridos por avance de obra, de corresponder.

6.2 El registro de activos fijos debe contener el detalle individualizado de los referidos bienes y su respectiva depreciación.

Artículo 7. Aplicación de porcentajes mayores

Los contribuyentes que, en aplicación de leyes especiales, gocen de porcentajes de depreciación mayores a los establecidos en esta Ley, pueden aplicar esos porcentajes mayores.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 21:01:08 COT
Motivo: Doy V° B°

Artículo 8. Aplicación de las normas del régimen general del impuesto a la renta

Para efecto de la presente Ley son de aplicación las normas contenidas en el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 179-2004-EF y en su Reglamento, en cuanto no se opongan a las normas previstas en la presente Ley.

Artículo 9. Exclusión

Lo previsto en la presente Ley no es de aplicación a las inversiones que a la fecha de publicación de esta norma estuvieran comprendidas en los convenios de estabilidad jurídica suscritos al amparo de los Decretos Legislativos N° 662 y 757 y en otros contratos suscritos con cláusulas de estabilidad tributaria, aun cuando respecto de dichas inversiones no haya iniciado el plazo de estabilidad; salvo la renuncia a dichos convenios o contratos.

MEF

Firmado Digitalmente por CONTRERAS MIRANDA Alex Alonso FAU 20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022 19:02:04 COT
Motivo: Doy V° B°

Artículo 10. Indicadores de seguimiento y evaluación

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) debe publicar en su Portal de Transparencia la siguiente información sobre la aplicación del tratamiento tributario del impuesto a la renta regulado en la presente Ley de acuerdo a lo siguiente:

i) Establecer el monto global de la deducción, efectuada a partir del 2023, que corresponda a gastos por depreciación en el marco de la presente Ley.

ii) Número de contribuyentes y monto global de la deducción efectuada de los contribuyentes que aplican el tratamiento tributario previsto en la presente Ley diferenciando el sector al que pertenecen, de acuerdo a la información del CIIU principal declarado por el contribuyente.

MEF

Firmado Digitalmente por MELGAREJO CASTILLO Juan Carlos FAU 20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022 11:52:35 COT
Motivo: Doy V° B°

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

MEF

Firmado Digitalmente por CONTRERAS MIRANDA Alex Alonso FAU 20131370645 soft
Fecha: 19/09/2022 19:02:10 COT
Motivo: Doy V° B°

PRIMERA. Vigencia

Lo dispuesto en la presente Ley entra en vigencia el 1 de enero de 2023.

SEGUNDA. Normas reglamentarias y complementarias

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, dictará las normas reglamentarias y complementarias que sean necesarias para la mejor aplicación de la presente Ley.

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 21:01:17 COT
Motivo: Doy V° B°

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **setiembre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3155-2022-PE** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE ESTABLECE REGÍMENES ESPECIALES DE DEPRECIACIÓN

I. FUNDAMENTO

a) Situación actual

El artículo 38 de la Ley del Impuesto a la Renta[1] prevé que el desgaste o agotamiento que sufran los bienes del activo fijo que los contribuyentes utilicen en negocios, industria, profesión u otras actividades productoras de rentas gravadas de tercera categoría, se compensará mediante la deducción por las depreciaciones admitidas en dicha Ley.

Agrega dicho artículo que las depreciaciones a que se refiere el párrafo anterior se aplicarán a los fines de la determinación del impuesto y para los demás efectos previstos en normas tributarias, debiendo computarse anualmente y sin que en ningún caso puedan hacerse incidir en un ejercicio gravable depreciaciones correspondientes a ejercicios anteriores.

El artículo 39 de la LIR señala que los edificios y construcciones se depreciarán a razón del cinco por ciento (5%) anual.

A su vez, el artículo 40 de la LIR establece que los demás bienes afectados a la producción de rentas gravadas se depreciarán aplicando, sobre su valor, el porcentaje que al efecto establezca su reglamento.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:58:16 COT
Motivo: Doy V° B°

En ese sentido, el artículo 22 del Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta[2] fija los porcentajes anuales de depreciación para, entre otros, los equipos de procesamiento de datos, hasta un máximo de veinticinco por ciento (25%); los vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles), hasta un máximo de veinte por ciento (20%) y la maquinaria y equipo adquirido a partir del 01.01.91, hasta un máximo de diez por ciento (10%).

De otro lado, mediante el Decreto Legislativo N° 1488[3] se estableció, a partir del ejercicio gravable 2021, regímenes especiales de depreciación aplicables, entre otros, a (i) vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles) híbridos (con motor de embolo y motor eléctrico) o eléctricos (con motor eléctrico), adquiridos en los ejercicios 2020 y 2021, afectados a la producción de rentas gravadas, los cuales se depreciarán aplicando sobre su valor el porcentaje anual de depreciación de hasta un máximo de 50,0%, hasta su total depreciación; y, (ii) edificios y construcciones, siempre que los bienes sean destinados exclusivamente al desarrollo empresarial y cumplan con determinadas condiciones, los cuales se depreciarán aplicando un porcentaje anual de veinte por ciento (20%) hasta su total depreciación.

Respecto al acogimiento de los contribuyentes a dichos regímenes especiales de depreciación, según estadísticas de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), en el ejercicio 2021 declararon beneficiarse de las mayores depreciaciones dispuestas en el

---

[1] Cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF, publicado el 8.12.2004. En adelante, LIR".

[2] Aprobado por Decreto Supremo N° 122-94-EF, publicado el 21.9.1994. En adelante, "Reglamento".

[3] Publicado el 10.05.2020. Modificado por la Ley N° 31107 publicada el 31.12.2020.

Decreto Legislativo N° 1488 alrededor de 321 contribuyentes por un monto de deducción de S/ 161,5 millones.

Cuadro N° 01
Contribuyentes que aplicaron los regímenes especiales de depreciación previstos en el Decreto Legislativo Nº 1488, ejercicio 2021
(En cantidad de contribuyentes y millones de Soles)

Sector	Cantidad de contribuyentes	Monto global de la deducción
Agropecuario	20	8
Pesca	5	3,4
Minería e hidrocarburos	8	8,7
Manufactura	64	43,4
Otros servicios	114	45
Construcción	20	2,6
Comercio	90	50,4
Total	**321**	**161,5**

Fuente: SUNAT.

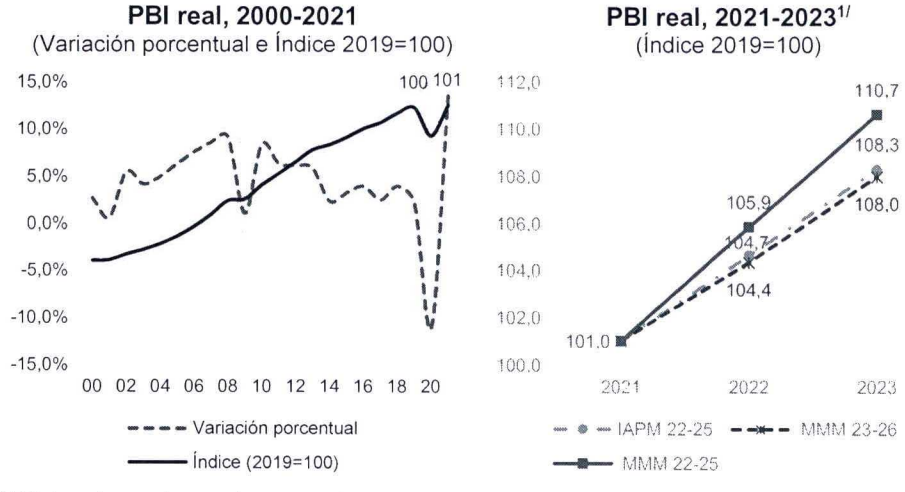
b) Problemática

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:58:29 COT
Motivo: Doy V° B°

Si bien la economía viene recuperándose de la fuerte contracción experimentada producto de la crisis sanitaria global del COVID-19, logrando superar su nivel antes de la pandemia (2019), su dinámica se ha visto afectada por choques de oferta transitorios como el impacto de los conflictos sociales y el mayor precio de los fertilizantes y combustibles, que han incidido negativamente en el desempeño de los sectores primarios como la minería y la agricultura, aunado a condiciones externas no favorables como la ralentización de la economía global y la demanda externa, el ajuste de precios de las materias primas y presiones inflacionarias, esperándose así un menor crecimiento del PBI para el presente año[4].

Gráfico N° 01
Producto bruto Interno

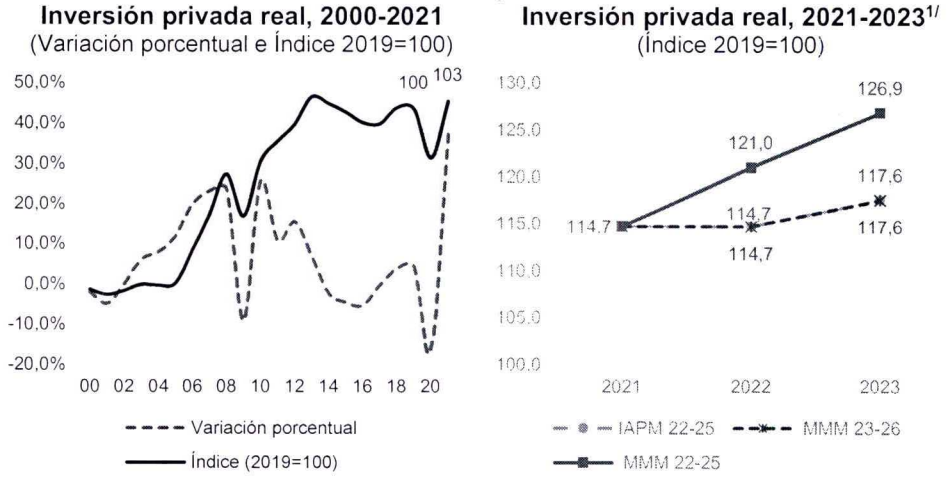


1/ Elaborado con base a las proyecciones presentadas en el Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2022-2025 y 2023-2026, del IAPM 2022-2025, así como de la base de datos del BCRP.
Fuente: BCRP, MEF.

[4] Véase el Marco Macroeconómico Multianual 2023-2026 realizado por el MEF, aprobado en Sesión de Consejo de Ministros del 24 de agosto de 2022, y el Reporte del Inflación de junio de 2022 elaborado por el BCRP.

Asimismo, con el menor dinamismo pronosticado para el nivel de actividad económica del país, se espera para la inversión privada un crecimiento nulo para el presente año, proyectándose un nivel similar al registrado en el 2021, dado un contexto no optimista de expectativas empresariales[5]; aunque se espera una expansión de la inversión privada de 2,5% en el 2023, que se explicaría por las mayores inversiones en infraestructura, así como la implementación de medidas para la promoción de la inversión, con un ambiente favorable para la recuperación progresiva en la confianza de los inversionistas[6].

Gráfico N° 02
Inversión privada



1/ Elaborado con base a las proyecciones presentadas en el Marco Macroeconómico Multianual 2022-2025 y 2023-2026, del IAPM 2022-2025, así como de la base de datos del BCRP.
Fuente: BCRP, MEF.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:58:42 COT
Motivo: Doy V° B°

De acuerdo a Lardé y Sánchez (2014)[7] la infraestructura económica es un factor clave para la producción y generación de riqueza, la cual además de ser un factor necesario para el desarrollo de las economías, es un factor productivo que tiene un efecto que puede ser transformador, favoreciendo la productividad y la competitividad, y consecuentemente, al crecimiento y el desarrollo socioeconómico.

En esa línea, según Calderón y Servén (2002[8] y 2004[9]) y Calderón, Easterly y Servén (2003)[10], citados en Esquivel y Loayza (2018)[11], la brecha en infraestructura explica gran parte de la brecha en la producción de los países de América Latina respecto a economías emergentes del este asiático en los años ochenta y noventa, mostrando la importancia de la inversión en infraestructura para el crecimiento económico.

---

5 Reporte del Inflación de junio de 2022 elaborado por el BCRP.
6 De acuerdo a lo informado en el Marco Macroeconómico Multianual 2023-2026.
7 Lardé, Jeannette; Sánchez, Ricardo. (2014). *La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina*. Boletín FAL, Edición No. 332 – Número 4 / 2014. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/handle/11362/37286
8 Calderón, C. y Servén, L. (2002). The Output Cost of Latin America's Infrastructure GAP. *Working Paper N° 186*. https://ideas.repec.org/p/chb/bcchwp/186.html
9 Calderón, C. y Servén, L. (2004). The effects of infrastructure development on growth and income distribution. *Policy Research Working Papers*. doi: http://dx.doi.org/10.1596/1813-9450-3400
10 Calderón, C., Easterly, W. y Servén, L. (2003). Infrastructure Compression and Public Sector Solvency in Latin America. En W. Easterly, y L., Servén (eds.). *The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*, 95-118. doi: http://dx.doi.org/10.1596/978-0-8213-5489-6
11 Esquivel Monge, M., y Loaiza Marín, K. (2018). Inversión en infraestructura y crecimiento económico, relevancia de factores institucionales. *Economía Y Sociedad*, *23*(53), 40-61. https://doi.org/10.15359/eys.23-53.3

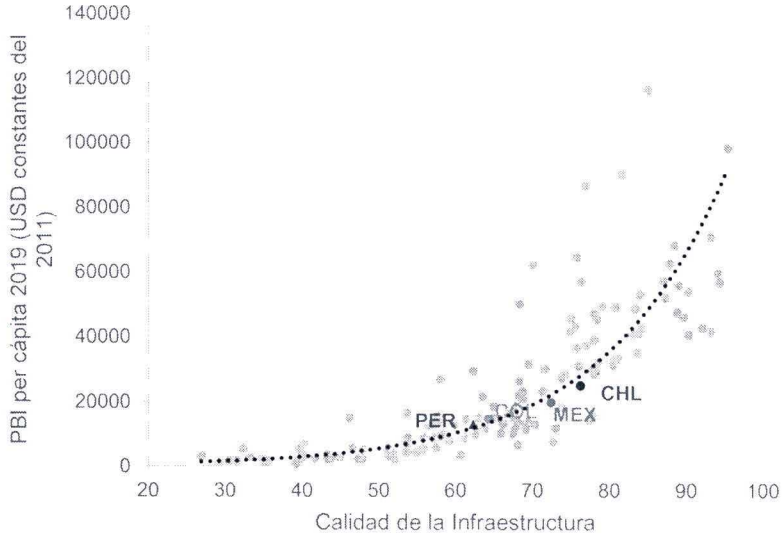
Asimismo, de acuerdo a Pastor, Rivas, Brichetti, Dorr y Serebrisky (2020)[12] la inversión en infraestructura impacta de manera positiva la calidad de vida de los ciudadanos, la productividad de las empresas y la eficiencia de la economía en general, siendo su efecto específico en la creación de empleo relevante por su vinculación con la creación de actividad económica a nivel local, aumento de ingresos de las poblaciones vulnerables y la reducción de desigualdad. Así, por ejemplo, de acuerdo con los autores, una muestra de proyectos de inversión en los sectores de agua y saneamiento, energía y transporte, que implicaron una inversión de USD 1 000 millones generó alrededor de 35 mil empleos directos en América Latina y el Caribe. Desde esta perspectiva cobra relevancia la disposición de mecanismos para la realización de este tipo de inversiones con el objetivo de afianzar el crecimiento económico y mejorar las expectativas de los agentes económicos.

Siguiendo lo desarrollado, de acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura para la competitividad (PNIC)[13], el nivel de competitividad de una economía depende en gran medida del acceso a la infraestructura y de la calidad de la misma. De acuerdo con el PNIC, la mejora de la infraestructura permite además de incrementar la conectividad con los mercados domésticos e internacionales, impulsar el desarrollo del capital humano del país, impactando positivamente en el crecimiento económico. En efecto, de acuerdo con datos del Banco Mundial[14] y del World Economic Forum[15] se puede observar una relación positiva entre el mayor nivel de bienestar (medido a través del PBI per cápita) y la calidad de infraestructura de un país.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:58:54 COT
Motivo: Doy V° B°

Gráfico N° 03
PBI per cápita y calidad de la infraestructura según país
(En USD constantes del 2019 y puntajes según índice)



Fuente: WEF, Banco Mundial.
Elaboración: MEF.

[12] Pastor, Cinthya; Rivas, María Eugenia; Brichetti, Juan Pablo; Dorr, Julian; Serebrisky, Tomás. (2020). *El potencial de la inversión en infraestructura para impulsar el empleo en América Latina y el Caribe*. Monografía del BID; 845.
[13] Aprobado mediante Decreto Supremo N° 238-2019-EF, publicado el 28.07.2019.
[14] https://data.worldbank.org/
[15] https://www.weforum.org/

La promoción de inversiones en este tipo de activos resulta vital para la reactivación del aparato productivo nacional, no solo por sus efectos en la economía como resultado del desarrollo de infraestructura productiva, sino por sus efectos socioeconómicos como la generación de empleo, así como los encadenamientos que se generan con el resto de la economía. Por ejemplo, según estimaciones realizadas por el Ministerio de Economía y Finanzas[16], el impacto económico agregado en la economía de la ejecución durante la fase de construcción del proyecto de irrigación Majes Siguas II, que implica una inversión global de USD 654 millones o S/ 2,5 mil millones, generaría alrededor de S/ 4,3 mil millones nominales en el valor agregado de la economía en el largo plazo[17], destacándose sus efectos sobre los sectores construcción (43% del impacto total), servicios (28%), y manufactura (14%), además de sus efectos en la generación de alrededor de 83 mil empleos (48 mil empleos directos y 35 mil indirectos).

Cuadro N° 02

Efectos totales del proyecto Majes Siguas II por actividades económicas, fase de construcción 2015-2026

(Miles de millones de S/)

Efectos / Sector	Construcción	Servicios	Manufactura	Comercio	Otras actividades 1/	Total
Directos	1,9	0,7	0,0	0,0	0,1	2,6
Indirectos	0,0	0,6	0,6	0,3	0,2	1,7
Totales	1,9	1,2	0,6	0,3	0,3	**4,3**

1/ Otras actividades incluye a agropecuario, pesca y electricidad.
Fuente: INEI, Midagri, estimaciones MMM 2023-2026 MEF.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft Fecha: 17/09/2022 20:59:06 COT Motivo: Doy V° B°

Además, con la propuesta se promueve la expansión de otros sectores como la construcción, un sector importante para la economía nacional por su característica de dinamizador del aparato productivo y de la generación de empleo. En efecto, como puede verse en la PUCP (2017)[18] el sector construcción es clave para el país, no sólo por el desarrollo de importantes proyectos de infraestructura, aunado a sus efectos directos en la generación de empleo, sino también por su interrelación con los demás sectores económicos a través de la demanda de insumos y de materiales de construcción. De acuerdo con el estudio, el sector construcción genera un efecto multiplicador en tres dimensiones: i) el multiplicador del referido sector en el PBI[19] asciende a 2,244, es decir, por cada dólar invertido el efecto total sobre la economía correspondería a 2,244 dólares en el PBI; ii) a ello se suma su efecto en la generación de empleo por ser un sector intensivo en mano de obra; además de, iii) su impacto dinamizador en el resto de sectores, considerando que su coeficiente de insumo producto[20] fue de 54,5%, lo cual implica que por cada S/ 100 de producción, poco menos de S/ 54,5 se destinaron a la adquisición de insumos, materiales y otros suministros para el desarrollo de la actividad.

Por otra parte, se hace necesario promover la inversión en nuevos mecanismos de transporte verde que contribuyan a reducir el impacto negativo sobre el medio ambiente; impacto que se tiene por el uso de transporte con una actual matriz energética basada principalmente en combustibles fósiles.

[16] Presentadas en el Marco Macroeconómico Multianual 2023-2026.
[17] De acuerdo a las estimaciones el impacto de las inversiones de largo plazo se extendería hasta el 2036.
[18] PUCP (octubre, 2017). Observatorio Laboral. Informe de Análisis Sectorial: Sector Construcción. Octubre 2017. Pontificia Universidad Católica del Perú.
[19] Corresponde al multiplicador de ingreso del sector en la economía peruana.
[20] El cual corresponde a la cantidad de insumo por unidad física.

Como señala Galeas (2018)[21], la contaminación ambiental y la alternativa de los vehículos eléctricos no es algo nuevo, de hecho en un amplio estudio García (2013)[22] muestra que el transporte es la industria responsable del mayor y más acelerado crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, y que a la vista de los datos, es necesario un proceso de cambio en el sector automovilístico que implique una reducción tanto en las emisiones de CO2, como en el consumo energético.

En esa línea, Cavalo, Powell y Serebrisky (2020)[23] sugieren que las ciudades de América Latina y el Caribe deben contemplar políticas para estimular a las empresas de transporte a adoptar vehículos eléctricos (tanto para el transporte de carga como para el de pasajeros) con el objetivo de largo plazo de eliminar gradualmente el uso de vehículos que utilizan combustibles fósiles hacia el 2040 y prohibir su venta hacia 2030, de manera similar a las políticas públicas adoptadas en regiones de Europa y Estados Unidos; incluso China desde 2019, ha establecido reglas que prohíben la inversión en nuevas fábricas de automóviles propulsados por combustibles fósiles.

De acuerdo con un estudio elaborado por la Asociación Automotriz del Perú (AAP)[24], existe una fuerte correlación entre los incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos y su demanda de acuerdo a una revisión y análisis de lo ocurrido en países como Noruega, España, Brasil, México, Colombia, Chile, Ecuador, Costa Rica y Uruguay. Así, en líneas generales, las políticas que reducen el costo de adquisición de dichos vehículos tienen un efecto positivo en la promoción del desarrollo del parque vehicular eléctrico, por lo que la presente propuesta coadyuvaría con la expansión de la electromovilidad en el país, generando externalidades positivas en beneficio del medio ambiente y la salud de la población.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:59:16 COT
Motivo: Doy V° B°

La medida propuesta se encuentra alineada con los compromisos climáticos asumidos por el país en el Acuerdo de París[25], el cual corresponde a un Tratado Internacional para hacer frente al cambio climático jurídicamente vinculante, y la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC por sus siglas en inglés) en el marco de dicho Tratado. De acuerdo con el Ministerio del Ambiente (MINAM)[26], en el marco de la NDC, el Ministerio de Energía y Minas ha considerado diversas medidas de mitigación, dentro de las cuales se incluyen la promoción de vehículos eléctricos a nivel nacional, que tienen como alcance la introducción en el parque automotor de ómnibus eléctricos y de vehículos livianos eléctricos; con un potencial de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de 0,234 MtCO2eq[27] al 2030.

Además, según el MINAM, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) también tiene a su cargo diversas medidas de mitigación, a las cuales se vinculan: la implementación de los corredores complementarios del sistema

---

21 Galeas, R. (2018). *"Los vehículos eléctricos: hacia un transporte más sustentable en el Perú"*. Conferencia MOVICI - MOYCOT 2018: Movilidad Urbana en la Ciudad Inteligente. Universidad Nacional del Centro del Perú.

22 García, I. (2013). *"Análisis de factores económicos, tecnológicos y políticos en el futuro mercado del vehículo eléctrico en España mediante dinámica de sistemas"*. Universidad de Valladolid. Tesis doctoral.

23 Cavallo, E., Powell, A. y T. Serebrisky (2020). *"De Estructuras a Servicios: El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe"*. Desarrollo en las Américas - Banco Interamericano de Desarrollo.

24 Asociación Automotriz del Perú. (2021). Plan Nacional de Electromovilidad.

25 Dicho Acuerdo fue adoptado por 196 partes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21) en París, el 12.12.2015, vigente desde el 04.11.2016. Dicho tratado tiene como fin limitar el calentamiento mundial a muy por debajo de 2 grados centígrados, en comparación con los niveles preindustriales. Véase: https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-paris-agreement/el-acuerdo-de-paris

26 Según lo comunicado mediante Informe N° 00354-2022-MINAM/VMDERN/DGCCD/DMGEI.

27 Megatoneladas de CO2 Equivalente (MtCO2eq).

integrado de transporte de Lima, proponiendo el reemplazo de las unidades de transporte público (corredores complementarios) por unidades que emplean combustibles con menores emisiones; así como el programa nacional de chatarreo y renovación vehicular, que tiene como fin la renovación de los vehículos de transporte público y de carga antiguos por nuevas unidades con tecnologías modernas y estándares mínimos de eficiencia energética; medidas con un potencial de reducción de emisiones de GEI de 1,51 MtCO2eq y 1,0 MtCO2eq, respectivamente.

Así, de acuerdo con lo señalado por el MINAM, la depreciación acelerada para efectos del impuesto a la renta, contribuye a los compromisos climáticos del Perú en el marco de la NDC con la dinamización del parque automotor a través de la compra y/o renovación de vehículos más eficientes. Asimismo, agrega, que dicho beneficio permite mejorar las condiciones financieras de las empresas, quienes podrían contar con liquidez inmediata y no asumirían el costo de oportunidad de depreciar sus vehículos eléctricos en un período de 10 años.

Siguiendo lo desarrollado, cabe resaltar que en los últimos años la adquisición de vehículos eléctricos o híbridos se ha expandido de manera notable, incluso durante la fuerte contracción de la economía registrada en 2020, sobre todo en el contexto de la vigencia del incentivo tributario para la adquisición de dicho tipo de vehículos otorgado mediante el Decreto Legislativo N° 1488. No obstante, pese a la expansión observada en la adquisición de vehículos eléctricos o híbridos, su participación en la dinámica del mercado automotor todavía es incipiente, por lo que resulta relevante promover la adquisición de dichos vehículos y la renovación del parque vehicular con unidades eficientes energéticamente y amigables con el medio ambiente.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:59:28 COT
Motivo: Doy V° B°

Gráfico N° 04
Venta de vehículos livianos y pesados: eléctricos e híbridos[1/]
(Unidades)

1/ Unidades vendidas a julio de 2022 y proyecciones MEF (e).
Fuente: Asociación Automotriz del Perú, SUNARP, proyecciones MEF.

Cuadro N° 03
Venta de vehículos livianos y pesados, 2021
(Unidades y porcentajes)

Categoría	Tipo	Cantidad	Part.%
Livianos	Híbridos y/o eléctricos	1 449	0,9%
	Otros	155 651	99,1%
	Total livianos	**157 100**	**100,0%**
Pesados	Híbridos y/o eléctricos	6	0,03%
	Otros	17 645	100,0%
	Total pesados	**17 651**	**100,0%**
Livianos y pesado	Total Híbridos y/o eléctricos	1 455	0,8%
	Total otros vehículos livianos y pesados	173 296	99,2%
Total		**174 751**	**100,0%**

Fuente: Asociación Automotriz del Perú, SUNARP.

Considerando lo expuesto, se propone como mecanismo de promoción para el consumo de energías más limpias en beneficio del medio ambiente permitir a los contribuyentes depreciar de manera acelerada la adquisición de vehículos eléctricos.

c) Propuesta

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:59:39 COT
Motivo: Doy V° B°

En el actual contexto económico de menor dinamismo cobra relevancia el establecimiento de políticas orientadas a mejorar las condiciones y el entorno económico a fin de coadyuvar con la aceleración del crecimiento económico del país. En esa línea, de acuerdo con el Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2023-2026, en aras de contribuir al impulso del gasto privado y la recuperación de la confianza de los agentes económicos, el gobierno implementará medidas para promover un entorno favorable para el desarrollo de inversiones e impulsar la reactivación de la economía, incluyendo mecanismos de alivio tributario orientados a fomentar la inversión privada.

Acorde a ello, se propone el establecimiento temporal de nuevos regímenes de depreciación acelerada orientados a promover el desarrollo de inversiones en infraestructura productiva, así como para la renovación y adecuación del parque vehicular con tecnologías más limpias que permitan reducir la emisión de gases contaminantes para el medio ambiente.

Si bien el uso de medidas especiales como exoneraciones, incentivos y beneficios tributarios constituyen posibles instrumentos de política económica de un país, estos no deben ser utilizados indiscriminadamente, pues siempre suponen una pérdida de ingresos por parte del Estado, siempre deben ser temporales, adecuadamente justificados y se le deben imponer condiciones y requisitos de transparencia y otros que aseguren su efectividad.

A diferencia de otros tratamientos preferenciales, tales como exoneraciones de impuestos, los regímenes de depreciación acelerada propuestos no son gratuitos para las empresas, en tanto que les exigen realizar actividades de inversión en aquellos activos que el Estado busca promover tales como la infraestructura productiva y los vehículos con tecnologías más limpias.

Estos mecanismos de depreciación acelerada pueden ser usados por cualquier empresa que requiera incentivos para realizar las inversiones que ellos

identifiquen como las más rentables o apropiadas para su negocio en cualquier actividad económica y región del país.

Estos regímenes, son también más eficientes respecto a otras medidas porque no implican una renuncia permanente de los ingresos públicos para el fisco, sino solo un aplazamiento en el pago del impuesto a la renta, a diferencia por ejemplo de medidas de gasto público que son generalmente medidas de renuncia permanente.

En ese sentido, se propone establecer de manera excepcional y temporal regímenes especiales de depreciación a fin de permitir que los contribuyentes del régimen general del impuesto a la renta puedan depreciar aceleradamente determinados bienes, con la finalidad de promover y potenciar la inversión privada en la coyuntura económica actual.

1. **Régimen especial de depreciación de edificios y construcciones**

A partir del ejercicio gravable 2023, los edificios y las construcciones se depreciarán, para efecto del impuesto a la renta, aplicando sobre su valor un porcentaje anual de depreciación con un máximo de treinta y tres con treinta y tres centésimas (33,33%) hasta su total depreciación, siempre que los bienes sean destinados exclusivamente al desarrollo empresarial y cumplan con las siguientes condiciones:

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 20:59:54 COT
Motivo: Doy V° B°

- La construcción se hubiera iniciado a partir del 1 de enero de 2023. Se entiende como inicio de la construcción el momento en que se obtenga la licencia de edificación u otro documento que establezca el Reglamento. Para determinar el inicio de la construcción, no se considera la licencia de edificación ni cualquier otro documento que sea emitido como consecuencia de un procedimiento de regularización de edificaciones.

- Hasta el 31 de diciembre de 2024 la construcción tenga un avance de obra de por lo menos el ochenta por ciento (80%). Tratándose de construcciones que no hayan sido concluidas hasta el 31 de diciembre de 2024, se presume que el avance de obra a dicha fecha es menor al ochenta por ciento (80%), salvo que el contribuyente pruebe lo contrario. Se entiende que la construcción ha concluido cuando se haya obtenido de la dependencia municipal correspondiente la conformidad de obra u otro documento que establezca el Reglamento.

Asimismo, se prevé que lo dispuesto en el párrafo anterior también puede ser aplicado por los contribuyentes que, durante los años 2023 y 2024, adquieran en propiedad los bienes que cumplan las condiciones antes mencionadas; no siendo de aplicación lo previsto cuando dichos bienes hayan sido construidos total o parcialmente antes del 1 de enero de 2023.

La propuesta permite que los contribuyentes puedan aplicar sobre su valor un porcentaje anual de depreciación con un máximo de 33,33%, porcentaje mayor al límite máximo de depreciación de 20% para dichos activos previsto en el Decreto Legislativo N° 1488, otorgando mayores incentivos para la realización de inversiones en este tipo de activos.

Por otro lado, se propone que tratándose de costos posteriores de edificios y construcciones que reúnan las condiciones que se describen en el primer

párrafo de este numeral, la depreciación se compute de manera separada respecto de la que corresponda a los edificios y construcciones a las que se hubieran incorporado.

2. **Régimen especial de depreciación de vehículos eléctricos**

Disponer que a partir del ejercicio gravable 2023, los vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles) híbridos (con motor de émbolo y motor eléctrico) o eléctricos (con motor eléctrico), adquiridos en los ejercicios 2023 y 2024, afectados a la producción de rentas gravadas, se depreciarán aplicando sobre su valor el porcentaje anual de depreciación con un máximo de 50,0%, hasta su total depreciación.

Con esta disposición se busca propiciar que el mercado automotor sea un mayor partícipe en la reducción de GEI y en la adaptación al cambio climático, logrando así que en conjunto se logren cumplir metas específicas de reducción de CO2, que representan compromisos ya asumidos por el país ante acuerdos internacionales. De acuerdo con el MINEM, en el año 2016 las emisiones de GEI del sector Energía – Combustión móvil representaron el 10,25% del total de emisiones a nivel nacional, de las cuales la principal fuente de este tipo de emisión es la subcategoría Transporte Terrestre representando el 91,70%.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft Fecha: 17/09/2022 21:00:05 COT Motivo: Doy V° B°

3. Señalar que el régimen especial de depreciación para los bienes a que se refiere esta norma, se sujeta a las siguientes disposiciones:

- Los porcentajes de depreciación son aplicados hasta que los bienes queden completamente depreciados.
- Tratándose de edificios y construcciones comprendidos en esta ley que empiecen a depreciarse en el ejercicio gravable 2023, se aplica sobre su valor el porcentaje anual de depreciación con un máximo de treinta y tres con treinta y tres centésimas (33,33%), a partir de dicho ejercicio gravable, de ser el caso, excepto en el último ejercicio en el que se aplica el porcentaje de depreciación menor que corresponda.
- El método de depreciación para edificios y construcciones es el de línea recta. Una vez elegido el porcentaje de depreciación anual en la oportunidad de la presentación de la declaración jurada anual del impuesto a la renta, este no podrá ser modificado en los siguientes ejercicios, salvo lo dispuesto en el acápite c) de este punto, en caso resulte aplicable. Por ejemplo, si en la Declaración Jurada Anual del Impuesto a la Renta del 2023 el contribuyente opta por aplicar la tasa de 27%, esta no podrá ser modificada en los siguientes ejercicios. salvo en el último ejercicio en el que corresponderá aplicar la tasa residual de 19% en el último periodo.
- Cabe agregar que el porcentaje de depreciación aplicado en el marco de lo señalado en esta Ley debe ser mayor al establecido en el artículo 39 de la LIR.
- Tratándose de los vehículos de transporte terrestre (excepto ferrocarriles) híbridos (con motor de émbolo y motor eléctrico) o eléctricos (con motor eléctrico), que empiecen a depreciarse en el ejercicio gravable 2023, se aplica sobre su valor el porcentaje anual de depreciación con un máximo de cincuenta por ciento (50%), a partir de dicho ejercicio gravable, de ser el caso, excepto en el último ejercicio en el que se aplica el porcentaje de depreciación menor que corresponda.

4. Indicar que los contribuyentes que utilicen los porcentajes de depreciación establecidos en la presente ley deben mantener cuentas de control especiales respecto de los bienes materia del beneficio, detallando los costos incurridos por avance de obra, de corresponder. El registro de activos fijos debe contener el detalle individualizado de los referidos bienes y su respectiva depreciación.

   El requisito de cuentas de control tiene por finalidad dotar a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) de las herramientas que le permitan realizar un control adecuado de la deducción de gastos por concepto de depreciación, determinados conforme al porcentaje de depreciación propuesto.

5. Señalar expresamente que los contribuyentes que, en aplicación de leyes especiales, gocen de porcentajes de depreciación mayores a los establecidos en esta Ley, pueden aplicar esos porcentajes mayores.

6. Asimismo, indicar que para efecto de la propuesta son de aplicación las normas contenidas en la LIR y en su Reglamento, en cuanto no se opongan a las normas previstas en la referida propuesta.

7. Asimismo, se establece que el régimen especial de depreciación regulado en la presente Ley no es de aplicación a las inversiones que a la fecha de publicación de esta norma estuvieran comprendidas en los convenios de estabilidad jurídica suscritos al amparo de los Decretos Legislativos N° 662 y 757 y en otros contratos suscritos con cláusulas de estabilidad tributaria, aun cuando respecto de dichas inversiones no haya iniciado el plazo de estabilidad; salvo la renuncia a dichos convenios o contratos.

   La razón que subyace a esta disposición es que tales inversiones ya cuentan con flujos proyectados basándose en las tasas de depreciación, reglas y procedimientos regulados en el régimen general o normas vigentes al momento de suscripción del convenio de estabilidad jurídica o contrato con cláusulas de estabilidad tributaria, no requiriendo un tratamiento especial.

8. Se dispone que la SUNAT debe publicar en su Portal de Transparencia los siguientes indicadores para el seguimiento y evaluación de los beneficios tributarios regulados en la presente Ley:

   - Monto global de la deducción, efectuada a partir del 2023, que corresponda a gastos por depreciación en el marco de la presente Ley.
   - Número de contribuyentes y monto global de la deducción efectuada de los contribuyentes que aplican el tratamiento tributario previsto en la presente Ley diferenciando el sector al que pertenecen, de acuerdo a la información del CIIU principal declarado por el contribuyente.

9. Finalmente, se señala que el Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, dictará las normas reglamentarias y complementarias que sean necesarias para la mejor aplicación de la presente Ley.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 21:00:16 COT
Motivo: Doy V° B°

II. ANÁLISIS COSTO- BENEFICIO

Respecto del costo fiscal de la propuesta, cabe resaltar que las mayores tasas de depreciación máxima propuestas no implican la exención o condonación del pago de tributos, sino el diferimiento del potencial pago del impuesto a la renta por las

mayores deducciones por el desgaste acelerado para efectos tributarios de los activos. En ese sentido, la estimación realizada corresponde al efecto en el flujo de la recaudación corriente y no a la pérdida de recursos fiscales.

Así, considerando lo expuesto, se estima que el costo fiscal de las mayores tasas de depreciación máxima, tanto para las edificaciones y otras construcciones como para los vehículos eléctricos, ascenderían potencialmente a un costo anual de S/ 1 112 millones[28] y S/ 15 millones, respectivamente, a partir del 2024. Como se ha señalado, los regímenes de depreciación acelerada no constituyen una renuncia permanente de impuestos, sino un aplazamiento temporal en el pago del impuesto a la renta.

Asimismo, se espera que la medida no genere déficit fiscal, en tanto que la inversión privada es uno de los mayores dinamizadores de la actividad económica y genera externalidades positivas en toda la economía. Con la medida se espera reimpulsar y dar soporte a la inversión privada en línea con el plan de reactivación de la economía nacional y las medidas de política económica para impulsar el crecimiento de la actividad económica de acuerdo al MMM 2023-2026.

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

La propuesta no conlleva la modificación de ninguna disposición normativa.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 17/09/2022 21:00:26 COT
Motivo: Doy V° B°

[28] Esta estimación considera que se acoge a los incentivos del Presente Proyecto una inversión anual equivalente al 10% del stock pendiente por depreciar declarado por las empresas