



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Propuestas sustentables de políticas públicas para mejorar el sistema de transporte urbano en el Perú





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024

Contenido

I. Sobre la electromovilidad y la política pública

II. Plan integral para promover un transporte público sostenible y mejorar la calidad del aire



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024

I. Sobre la electromovilidad y la política pública

Cómo puede enfocar el Estado sus esfuerzos



- La electromovilidad no es un fin sino un medio para reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de la población.



- La congestión vehicular es un problema cuya solución va por la potenciación del transporte público y la reducción del parque automotor, no incentivar su adquisición (independientemente del tipo de combustible/energía que utilicen).

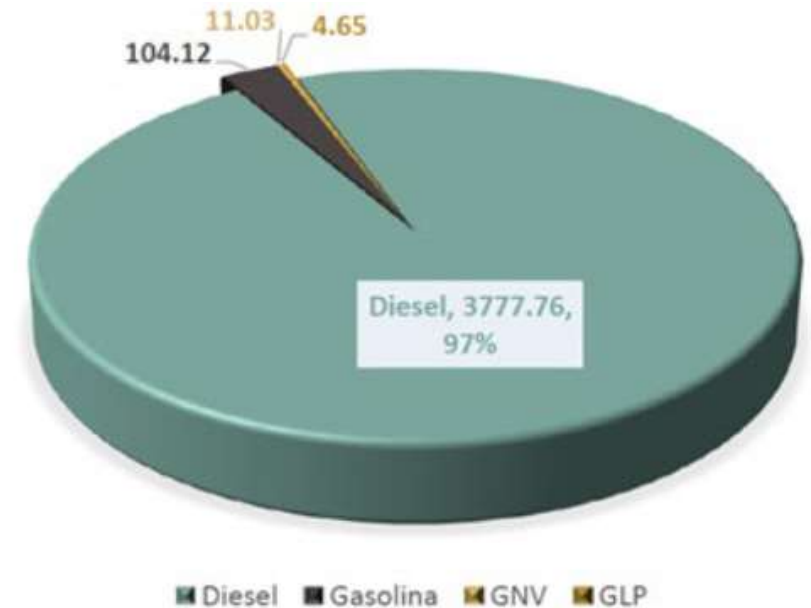


- La reducción de emisiones de transporte requiere incentivar un transporte público limpio, reducir el parque automotor y promover el transporte no motorizado.
- La promoción del transporte sostenible requiere medidas tributarias y no tributarias para promover el transporte público (pasajeros y carga).

Cómo puede enfocar el Estado sus esfuerzos

- El 97% de las emisiones nocivas provienen del diésel, utilizado principalmente por buses y camiones.
- Retirar un bus a diésel y reemplazarlo por un vehículo eléctrico equivale a retirar a 46 carros en ahorro de combustible.
- Los vehículos de uso particular producen mayor congestión y mayor daño ambiental que los de transporte público (en términos de generación de GEI por pasajero por km).

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



Fuente: Deuman



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024

II. Plan integral para promover un transporte público sostenible y mejorar la calidad del aire

Propuesta del Ejecutivo: Plan integral



Objetivo:

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

Ejes	Problemática	Enfoque / respuesta
1	Vehículos con antigüedad elevada	Incentivar el retiro de vehículos antiguos y contaminantes.
2	Los vehículos con tecnologías más limpias son en promedio más costosos que los de DIESEL	Reducción del costo de adquisición
3	Problemas de acceso al financiamiento	Financiamiento de vehículos.

Primer eje: Incentivos para el retiro de vehículos antiguos y contaminantes

Programas de chatarreo a buses y camiones a ser ejecutados desde el año 2024:

- Los programas de chatarreo consideran incentivos económicos para los titulares de vehículos que voluntariamente chatarreen sus unidades vehiculares de transporte público terrestre generadoras de altas emisiones (M2, M3, N2 y N3, de más de 15 años de antigüedad) y su sustitución por vehículos que usan energías limpias.
- El diseño y propuesta le corresponde a el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y las municipalidades provinciales en el marco de sus competencias.



Segundo eje: Medidas para la reducción del costo de adquisición

Incentivos
tributarios

2.1 Devolución del IGV por la adquisición de vehículos nuevos eléctricos, a GNV o GNL, para los servicios de transporte terrestre de personas, de carga y transporte turístico terrestre

Devolución del IGV a empresas formales que hubiera gravado la adquisición de dichos vehículos. La devolución asegura que el 100% del IGV beneficie al transportista.

2.2 Inafectación del Impuesto municipal al Patrimonio Vehicular para camiones y remolcadores con motor eléctrico o a GNV

Inafectación del impuesto a los camiones y remolcadores eléctricos o a gas natural con una antigüedad no mayor a tres años. La normativa actual ya considera una inafectación similar a los buses.

Incentivos no
tributarios

2.3 El otorgamiento de un bono adicional, a través del FISE, para aquellas empresas que decidan utilizar su bono de chatarreo para adquirir una nueva unidad vehicular sostenible.

El objetivo de reducir los costos de adquisición, es reducir significativamente la brecha entre el costo de los vehículos sostenibles y el costo de los vehículos a diesel

Tercer Eje: Financiamiento de vehículos

Incentivos no
tributarios

3.1. La creación del Fondo para la Mejora Ambiental en el Transporte (FONAM) por un monto de hasta S/ 500 millones

El objeto del FONAM es promover el financiamiento de fondos de garantía o afianzamiento para impulsar la transición a un transporte eficiente y sostenible, lo cual permitirá el acceso a tasas de interés bajas

Incentivos
tributario

3.2. Régimen especial de depreciación para reducir obligaciones tributarias

- ✓ Depreciación de hasta 20% anual de la infraestructura de carga, adquiridos entre 2024-2027
- ✓ Depreciación de hasta 50% anual para buses y camiones eléctricos o a gas natural, adquiridos entre 2024-2027.

Alcance y estrategia

SEGMENTO DEL MERCADO DE TRANSPORTE TERRESTRE	Escenario cero (statu quo)	INSTRUMENTOS DE POLÍTICA SELECCIONADOS			
		Incentivos, Retiro Vehicular	Facilidades, Adquisición y Financiación Vehicular	Incentivos Tributarios, seleccionados	Facilidades, Infraestructura de Carga Vehicular
Transporte público de personas (p.ej. buses, microbuses)	Subóptimo, se requieren acciones	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Transporte público de mercancías (p.ej. camiones)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Transporte privado (p.ej. automóviles y motos)		No aplica			



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Propuestas sustentables de políticas públicas para mejorar el sistema de transporte urbano en el Perú

