



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**LA IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS Y SU  
CONTRIBUCIÓN A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN  
AMBIENTAL, PERÚ, 2018.**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO  
PROFESIONAL DE ABOGADA**

**AUTORA:**

**GARCÍA LEÓN, ROSA VANESSA**

**ASESORES:**

**DR. JOSÉ JORGE RODRÍGUEZ FIGUEROA.**

**DR. ELEAZAR ARMANDO FLORES MEDINA.**

**MG. CÉSAR AUGUSTO ISRAEL BALLENA.**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**ESTUDIO SOBRE LOS ACTOS DEL ESTADO Y SU REGULACIÓN ENTRE  
ACTORES INTERESTATALES Y EN LA RELACIÓN PÚBLICO PRIVADO,  
GESTIÓN PÚBLICA, POLÍTICA TRIBUTARIA Y LEGISLACIÓN TRIBUTARIA**

**(LIMA)-PERÚ**

**2018**



**ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS**


Código : F06-PP-PR-02.02  
Versión : 09  
Fecha : 23-03-2018  
Página : 1 de 1

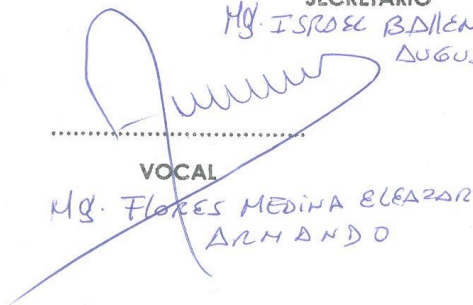
El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (ña)  
Rosa Vanessa García Feon  
cuyo título es: "La implementación de un impuesto a los  
vehículos y su contribución a la disminución de la Contam-  
inación Ambiental, Perú, 2018"

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el  
estudiante, otorgándole el calificativo de: 17... (número) DIECISIETE  
(letras).

Lugar y fecha Limá, 11 de diciembre de 2018

  
PRESIDENTE

  
SECRETARIO  
Mg. ISROEL BALLENA CESAR  
AUGUSTO

  
VOCAL  
Mg. FLORES MEDINA ELEAZAR  
ARMANDO

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable de SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	--------------------	--------	---------------------------------

### **Dedicatoria**

Dedico este importante paso de mi vida profesional a mi amada madre Betty y a mi amado padre Domingo, quiénes desde muy pequeña me educaron que la perseverancia es un requisito para conseguir lo anhelado.

### **Agradecimientos**

A Dios, porque sin él nada es posible, a mis Asesores y educadores de la Universidad César Vallejo, que gracias a sus sabios conocimientos he podido lograr esto, y a mis Padres y Seres amados que confiaron y confían en mí.



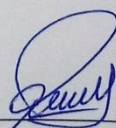
### Declaración jurada de autenticidad

Yo, Rosa Vanessa García León, con DNI N° 46466771, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi única autoría.
2. He respetado las normas internacionales de cita y referencias para las fuentes consultadas, por lo tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
3. La presente tesis no ha sido auto plagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada con anterioridad para obtener grado o título profesional alguno.
4. Los datos presentados en los resultados son reales; no fueron falseados, duplicados ni copiados y por tanto los resultados que se muestran en la presente tesis se constituirán, en aportes a la realidad investigada.

En tal sentido de identificarse fraude plagio, auto plagio, piratería o falsificación, asumo la responsabilidad y las consecuencias que de mi accionar deviene, sometiéndome a las disposiciones contenidas en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Lima, diciembre del 2018.



---

Rosa Vanessa García León

DNI N° 46466771

## **Presentación**

Señores miembros del Jurado:

La presente investigación titulada “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su contribución a la disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018” tuvo como objetivo general conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

En ese sentido, por tratarse de una investigación de tipo cualitativa; además de tener un nivel doctrinal, esta se enfocó en el análisis de fuentes documentales, consistente en el estudio de la doctrina y legislación comparada; así como, ha sido corroborada desde el punto de vista de los expertos, por medio de sus opiniones siempre desde los conocimientos conforme a la especialidad que los caracteriza, estos aportes por medio de la realización de entrevistas a especialistas en derecho tributario, Derecho Ambiental e Ingenieros Ambientales.

Respecto al reglamento de grados y títulos de la Universidad César Vallejo, la presente investigación se desarrolla de la siguiente manera: El capítulo I, está conformado por la parte introductoria, donde se desglosa en la aproximación temática, los trabajos previos, categorías y categorización, las teorías relacionadas al tema, así como, la formulación del problema, la justificación, los objetivos y supuestos tanto generales como específicos de la investigación. El siguiente capítulo II, se encuentra conformado por la metodología de la investigación, la misma que ha sido desarrollada bajo el diseño de teoría fundamentada, con un enfoque cualitativo. En el capítulo III, se detallan los resultados de la investigación, lo que permitió arribar al capítulo IV, que es la parte de la discusión de los objetivos de la investigación, y éste dar paso al capítulo V, que detallan las conclusiones y finalmente el capítulo VI, que presenta las sugerencias pertinentes al tema. Esto, siempre amparado con el aporte bibliográfico; así como, las evidencias que se encuentran contenidas en la presente investigación.

La Autora.

## INDICE

PÁGINAS PRELIMINARES	
Página del Jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de autenticidad	v
Presentación	vi
INDICE	vii
INDICE DE TABLAS	viii
INDICE DE CUADROS	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
<b>I.- INTRODUCCIÓN</b>	2
1. 1.- APROXIMACIÓN TEMÁTICA	13
1. 2.- MARCO TEÓRICO	26
1. 3.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	70
1. 4.- JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	71
1. 5.- SUPUESTOS/OBJETIVOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	72
<b>II. MÉTODO</b>	72
2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	73
2.2. MÉTODOS DE MUESTREO	75
2.3. RIGOR CIENTÍFICO	79
2.4. ANÁLISIS CUALITATIVO DE DATOS	83
2.5. ASPECTOS ÉTICOS	86
<b>III. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS</b>	
<b>IV. DISCUSIÓN</b>	
<b>V. CONCLUSIONES</b>	
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	
<b>VII. REFERENCIAS</b>	127
<b>ANEXOS</b>	137

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 01: Sujetos	78
Tabla 02: Validez del instrumento de guía de preguntas de entrevista	81
Tabla 03: Validez del instrumento de guía de análisis de fuente normativa	81
Tabla 04: Validez del instrumento de guía de análisis de fuente doctrinaria	82
Tabla 05: Validez del instrumento de guía de Cuestionario	82
Tabla 06: Categorización	86
Tabla 07: Total de encuestados	109

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 01 Objetivo General	110
Cuadro N° 02 Objetivo Específico 1	111
Cuadro N° 03 Objetivo Específico 2	112

## RESUMEN

En el Perú, el problema de la contaminación ambiental es relevante para que el Estado adopte medidas que permitan contrarrestarla, de acuerdo a los estudios que evidencian, que hasta el año 2018, la vulneración de un derecho constitucionalmente protegido, sigue cada vez en peligro. Esto, producto de la contaminación provocada por el parque automotor, perjudicando a las presentes y futuras generaciones. La protección del ambiente, es un derecho fundamental estipulado en la Constitución Política del Estado, en efecto, en su artículo 2, inciso 22, precisa el derecho a vivir en un ambiente equilibrado. Por ello, la presente tesis tiene como objetivo general, conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental. Para el logro del objetivo, se aplicaron teorías relacionadas al sistema tributario peruano, los principios que permiten la implementación de un impuesto dentro del marco del derecho tributario, definiciones respecto al tributo, específicamente sobre impuestos ambientales; asimismo, teorías sobre la propiedad vehicular y cómo afecta al principio ambiental de sostenibilidad, el principio de quien contamina paga como fundamento para la incorporación de impuestos extrafiscales y protección del artículo 2 inciso 22 de la Constitución. Asimismo, para esta investigación se utilizó el método de enfoque cualitativo, con diseño de teoría fundamentada de tipo descriptiva, tomando como referencia o muestra a especialistas en ciencias ambientales, derecho ambiental y derecho tributario. Para la recolección de datos se utilizó las entrevistas, análisis de fuente documental y el cuestionario. Por lo que, se concluyó que con la implementación de un impuesto a los vehículos se contribuye a la disminución de la contaminación ambiental de forma eficaz, conforme a los resultados obtenidos, demostrando que por medio de la incorporación de este tipo impuesto, se estaría cumpliendo con el principio contaminador pagador.

*Palabras Clave: Impuesto Ambiental, Contaminación, Ambiente, Principios.*

## **ABSTRAC**

In from Peru, the problema of the environmental pollution is relevant so that Government adopt arrangement that allows counteract it, according to the studies the evidence, that until 2018, the infringement of a constitutionally protected right continues to be in jeopardy. This, product of pollution caused by the automotive fleet, harming present and future generations. The protection the environmental, is a fundamental right stipulated in the state's political constitution, in effect, in your article 2, subsection 22, precise the right to live in a balanced environmental. Therefore, the present thesis it has as general objective, know how the implementation of a vehicles tax contributes to the reduction of environmental pollution. For the achievement the objective, theories were applied related to the tax system, the principles that allow the implementation of a tax inside tributary law framework, definitions about the tribute, specifically about environmental tax; likewise, theories about the vehicle property and how impact the environmental sustainability principle, the polluter pays principle as a foundation for the incorporation of tax-extra and protection the article 2, subsection 22 of the Constitution. Likewise, for this investigation it was used the qualitative approach method, with theory design reasoned of descriptive type, taking as reference or sample specialists in environmental sciences, environmental law and tax law, for the data collection, interviews, analysis were used of documentary source and the questionnaire. Therefore, it was concluded that the implementation of a tax on vehicles contributed to the reduction of environmental pollution in an efficient manner, in accordance with the results obtained, demonstrating that by means of the incorporation of this tax, it would be complying with the polluter principle payer.

**Keywords:** Environmental Tax, Pollution, Environment, Principles.

## **I.- INTRODUCCIÓN**



## **1. 1.- APROXIMACIÓN TEMÁTICA**

La sociedad va evolucionando conforme a las necesidades que se van presentando, y frente a ellas, el hombre busca políticas acertadas para dar la debida solución a sus diversos problemas, siendo uno de ellos la Contaminación Ambiental, específicamente, la contaminación producida por los vehículos. Esto, provoca inquietud, ya que afecta a la colectividad por ser un derecho fundamental, describiendo al ambiente como el espacio donde el sujeto desarrolla sus actividades, además de poseer factores naturales, socioculturales. Por esa desazón, el Perú se ha comprometido a los diversos tratados internacionales, compartiendo políticas que coadyuven a aminorar, solucionar o, erradicar en su totalidad, todo lo concerniente a la vulneración de los derechos fundamentales. Por eso, es menester mencionar a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (en adelante OCDE), que en su plan, están incluidos 35 países y el nuestro, no es la excepción. Siendo así que, en el año 2012, este Organismo Internacional recomienda la implementación de instrumentos de Política Tributaria, especificando a los impuestos, como herramientas cuyo rol importante es disminuir la contaminación; en este sentido, refiriéndose particularmente a los vehículos. Es por ello, que la (OCDE, 2012) afirma que, incrementando impuestos ambientales sobre las bases de las mismas, puede ser más aceptable en una visión política, esto para el beneficio ambiental. Perú, no debe exceptuarse de estas políticas y más aún, cuando en su apartado Constitucional, reconoce la protección del medio ambiente, expresado en nuestra Carta Constitucional de 1993, en su artículo 2° referente a los Derechos Fundamentales de la persona, donde el inciso 22, precisa el goce de un ambiente equilibrado y adecuado para la formación de la vida del hombre. Siendo así que, los impuestos gravan directamente respecto a la contaminación, además, son las herramientas más efectivas en una política ambiental, porque innova completamente aquellas actividades que contribuirían a disminuir el mal contaminante.

Sin embargo, pese a que existen diversas y muy buenas políticas que permitirían ayudar a disminuir la contaminación, nuestra sociedad, no presenta cultura ambiental, y peor aún, desconoce la cultura tributaria ambiental; además, vale agregar, que es el sector transporte, una de las fuentes más contaminantes que trae consigo, efectos posteriores, que son perjudiciales para las presentes y futuras generaciones, esto referente al principio del derecho ambiental “Principio de Sostenibilidad”.

En la ciudad de Lima, se ha evidenciado el incremento de un problema ambiental respecto al aire, por causa del indiscriminado aumento del parque automotor, vehículos de transporte privado, Saavedra (2014) quien cita a Asif, 2005, precisa “que lima es una de las cinco ciudades con presencia de contaminación de aire más elevada a comparación de otras ciudades, a consecuencia del parque automotor antiguo.” (p.24). No obstante, Sterner (2007) añade que: “los vehículos que hacen cortos recorridos, producen daños pequeños, entonces si los vehículos realizan mayor kilometraje, el daño puede ser elevado.” (p.283). En tal caso, los vehículos que mayor kilometraje abarcan, son sobre todo aquellos de transporte público; siendo, los ómnibus y transporte de carga pesada, así como se establece en La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N° 2718, que precisa en el Anexo I de la misma, Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub> de Clases I, II y III. Además, es importante mencionar que los vehículos, que más fluyen en las carreteras principales y de mayor circulación, son los de mayor antigüedad, que lejos de formar parte de la fastidiosa congestión vehicular, éstos expulsan sustancias contaminantes, por los tubos de escape y otras partes como el desgaste de las llantas o autopartes; pero, lo relevante y cuyo efecto contamina el aire, es debido a gases tales como; Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>), Óxido Nítrico (NO<sub>x</sub>), entre otros que originan e incrementan el Calentamiento Global, así mismo, la OMS identifica que estos gases como dióxido de carbono, hidrocarburos, entre otros, provienen de los automóviles. (Amestoy, 2010). Indudablemente, esto es un problema que afecta un derecho protegido por el espíritu constitucional “El Medio Ambiente”, entre otros daños que conllevan a un impacto negativo para la salud (otro derecho constitucional, artículo 3° - Constitución Política del Perú). Estos vehículos, que son más contaminantes y forman parte del parque automotor, no tienen la imposición de una obligación pecuniaria, a cambio de lo que dañan, que exijan al propietario, contribuir con optimizar la condición actual del medio ambiente; es decir, no existe un impuesto que tenga finalidad extrafiscal que grave directamente a los vehículos, que no sólo se encargue recaudar (como sucede en el Impuesto al Patrimonio Vehicular), sino que la recaudación obtenida, permita aminorar la contaminación haciendo efectivo el principio de “quien contamina, paga”, expresado en el artículo VIII de La Ley General de Ambiente – Ley N° 28611, este principio se encuentra concebido principalmente a la práctica en las reglas que imputan una responsabilidad de tipo civil por daños ocasionados al ambiente, esto es a los impuestos ecológicos (Lozano, 2009). Actualmente, en el Perú sólo tenemos un tipo de

impuesto para este bien mueble contaminante, este es el Impuesto al Patrimonio Vehicular que se aplica a vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus, regulado por Decreto Supremo N° 156-2004-EF. Es decir, aquellos vehículos que también están normados en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; en consecuencia, la regulación del único impuesto aplicado sobre este bien, se establece por una periodicidad de 3 años desde su primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular, establecido en el artículo 1° de la Ley N° 27616, publicado el 29 de diciembre del 2001. Este impuesto, tiene una finalidad recaudatoria para solventar el gasto público, el sujeto obligado al realizar el pago de este tributo, no le genera una contraprestación directa por parte del Estado, recaudación que está a cargo de la administración provincial a través de una entidad llamada Superintendencia de Administración Tributaria (SAT). La solución, sería una futura implementación de un impuesto vehicular, para los vehículos más contaminantes; siendo éste, un tipo de impuesto ambiental, que su orientación sea lejana a la recaudación, pero sí muy cercana a la finalidad de protección ambiental; es decir, una finalidad extrafiscal, que su imposición no sea abusiva, pero que permita obligar a los contribuyentes el pago por el uso de un bien que contamina y daña nuestro hogar.

La importancia de implementar un impuesto a los vehículos sobre todo a los más contaminantes permite en otros países, crear vías alternas de protección al ambiente, siendo una tarea con el afán de poner en marcha los principios y límites que la Constitución y las Leyes establecen. Este tipo de tributo, que incorporados en la normal vía del sistema tributario, busque alcanzar el desarrollo y práctica de los principios ambientales. La contaminación, no es sólo un problema de cada provincia, distrito, ciudad o país. Es por ello, que a través de los diversos tratados, comprometen a los países que forman parte de ellos, a estructurar nuevas alternativas y formas políticas para su conservación, una de ellas, sería la implementación de un impuesto que bien administrado logrará conseguir los objetivos deseados, respetando los límites legales, libre de abusos y sobre todo que sea una herramienta para la sostenibilidad del medio donde vivimos (principio del derecho ambiental, expresado en el artículo V, de la Ley General del Ambiente – Ley N° 28611); ya que, las personas tienden a comprar carros de segunda sin valorar que éstos pueden dañar más el medio donde vivimos.

Asimismo, cabe resaltar que esta problemática surge por la carencia de cultura tributaria ambiental que nuestro país presenta, creyendo que comprar algo más económico o usando un vehículo antiguo le permitiría un ahorro, que a pesar de recibir una inspección técnica, el tránsito de estos vehículos sigue contaminando; por lo que, la evasión de incorporar nuevas alternativas vehiculares o nuevas políticas tributarias, no ayudan a mejorar la calidad del ambiente.

En Latinoamérica, el país vecino fronterizo, Ecuador tiene implementado en su legislación un impuesto vehicular denominado “Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular IACV” que se encuentra regulado en su Marco Normativo Ecuatoriano – Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Los Ingresos del Estado – Registro Oficial Suplemento 583 del 24/11/2011, cuyo objetivo consiste en disminuir la contaminación ambiental por el uso de los vehículos motorizados, es decir, la aplicación de este tributo es para todas las clasificaciones de vehículos donde su hecho generador es la contaminación ambiental provocado por vehículos motorizados de transporte terrestre; motivo por el cual, aplica una fórmula, que toma como índices el cilindraje, un valor numérico, la tarifa, y un factor ajuste. Entonces, si Ecuador, España e incluso Japón, incluyen estas alternativas que bien estarían ayudando con alcanzar los fines del Derecho Ambiental, por qué Perú dejaría por lo menos proponer o iniciar un impuesto a vehículos de más antigüedad y en consecuencia más contaminantes. Pues, el ejemplo de esta norma extranjera, es para fines específicamente ambientales y ya son siete años que la administración de este país viene recaudando este impuesto y los obligados cumplen con esto.

Es por ello, que crear políticas ambientales, es una necesidad que por la existencia de este vacío legal, se está incumpliendo el principio contaminador pagador, por aquellos propietarios de vehículos que aún contaminan, no remedian lo dañado y no cambian sus conductas contaminantes. Pese, a no ser una novedad; sino, una necesidad que ya otros países sí vienen aplicando para la conservación del ambiente, para mantener su equilibrio y que las futuras generaciones se beneficien. Además, la incorporación de un impuesto ambiental, principalmente no tiene finalidad recaudatoria, por lo que, el impuesto recae por el daño que se hace al utilizar servicios o bienes que degraden este Derecho, este tipo de tributación ambiental, no es fácil de incorporar, pero se debe

promover con esto las buenas prácticas y hacer que el responsable pague por lo que ha dañado (Pizarro, 2016).

## **Trabajos Previos**

### **Investigaciones Internacionales**

Cappettini (2017) en su tesis para graduarse como Contador Público, investigación denominada “Tributación Ambiental Herramienta de protección para un medioambiente sustentable”, con un tipo de estudio cualitativo de naturaleza descriptiva y documental, con el objetivo de justificar la relevancia de implementación de tributos ambientales que incidan en la protección medioambiental, para aportar con el buen desarrollo sustentable en la República de Argentina. Asimismo, tomó como objetivos específicos el inferir experiencias de otros países para aplicar métodos tributarios o tipos de tributos para el cuidado del medio ambiente; así como, analizar estos tributos y, en consecuencia, llegar a establecer una correcta estructuración de tributos proteccionistas, definiendo sus elementos importantes que lo componen. En esta investigación, se abordó dentro de su marco teórico aspectos relacionados con la tributación para el medio ambiente, definiendo así a los tributos, la biología, el medio ambiente desde una visión constitucional a través de su Carta Magna de la República Argentina; además, de establecer las bases teóricas respecto a los principales instrumentos económicos que se utilizan para el cuidado en gestión ambiental, señalando a las tasas y distintas tarifas normativas de obligatorio cumplimiento. No obstante, consideró dentro de su marco, al Sistema Tributario, seguido de sus principios constitucionales en materia tributaria, continuando con los tributos, haciendo así una clasificación. Mencionó también, respecto a las tecnologías limpias; y, esto implica al uso de tecnologías amigables con el medio ambiente, sobre todo, a la industria, que, es quien constantemente ataca los diversos componentes del medio ambiente. Concluyendo así, que conforme a la experiencia, y el futuro de la humanidad, es una obligación para las entidades reguladoras de tributos ambientales, quienes deberán diseñar los instrumentos de gestión para proteger el medio ambiente. Con los alcances y limitaciones sobre el contenido que abarcó la materia tributaria para la protección del medio ambiente, alcance y/o aspecto temporal que fue durante el año 2016, el ámbito geográfico, debido a que es una preocupación global y el tema fiscal es también aplicable como medida de solución a nivel mundial.

Alcívar (2016) en su investigación denominada “Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación: análisis comparativo con otros países de América Latina”, para optar el grado en Maestría en Tributación, cuyo contenido comprende el nacimiento de los impuestos ambientales, considerando las razones que contribuyen a la contaminación ambiental, las deficiencias en salud a consecuencia del mismo, acotando también las medidas que ayudan a prevenir y reparar la contaminación a nivel mundial, en este punto, menciona que la presión fiscal constante se compensa por medio de impuestos ambientales y además de gravámenes vigentes que sean expresados en reducciones, describe también los principios y objetivos de los impuestos ambientales, haciendo mención a organismos internacionales. Dentro de su marco, añade los principios de una política ambiental arraigada en primer plano, sobre el Principio Causante, que ve con el agente que genera las externalidades negativas, en una economía social de mercado en donde deben ser impuestos sobre aquellos servicios o productos que lo ocasionan; así mismo, el Principio del contribuyente, por medio del cual, el Estado y todos en general, se comprometen a afrontar las responsabilidades sobre los costos que causan por el daño al medio ambiente, utilizado sólo cuando se identifica al hecho o agente generador de estos efectos negativos; luego, el Principio de Cooperación que consiste en que los buenos resultados para el medio ambiente, se consiguen por medio de la cooperación de la sociedad; también menciona el Principio de Quien usa los Recursos de la naturaleza, debe pagarlos, cuya función es restaurar el medio por el daño que se le ha ocasionado. Es así, que, por medio de su investigación, el autor concluyó, que con la necesidad de detener el sobreuso de los recursos de la naturaleza y remediar el deterioro ambiental, el principio para implementar estos impuestos es el “quien contamina paga”; ya que, así también, para reducir la contaminación y escatimar recursos incidiría en la conducta de las personas que contaminan.

Gamboa (2016) en su tesis especial para optar el grado de Magíster en Tributación y Finanzas de la Universidad de Guayaquil, con el título denominado “Contribución del Impuesto a la Contaminación Vehicular, periodo 2012-2015”, como objetivo de analizar la contribución del Impuesto a la Contaminación Vehicular en la recaudación tributaria total, la metodología aplicada fue cuali-cuantitativa, de tipo descriptiva. En su investigación, indica previamente los resultados que el impuesto vehicular en Ecuador no ha alcanzado la finalidad cuyo tiempo de recaudación es de 5 años aproximadamente,

por lo que, precisa que el déficit estaría relacionado con el servicio de rentas internas que no le toma la importancia necesaria para el alcance de sus objetivos, la falta de incentivos y el poco control para el pago del mismo; dentro de su marco teórico, señala que los impuestos producen efectos secundarios que también son importantes para una economía nacional, sobre todo porque son las principales de las actividades económicas de un país. Pero, asimismo, señala que los impuestos buscan regular y equilibrar los agentes contaminantes, así como de las actividades que el hombre realiza y provocan daño y desequilibrio ambiental. En el marco metodológico, respecto de los métodos, señala que, es un método empírico ya que, se necesita analizar documentos, no obstante, el método estadístico para un análisis cuantitativo. En este sentido, obtuvo como resultado que este impuesto ha recaudado en los tres primeros años de su aplicación y ha cumplido con su finalidad de recaudación, encaminado al servicio de Rentas Internas, se puede decir que sí hay una recaudación exitosa, pero deber existir una correcta administración.

Vásquez (2015) en su monografía previa para graduarse como Abogada de la República de la Universidad de Cuenca, facultad de Jurisprudencias, Ciencias Políticas y Sociales de la Carrera de Derecho, cuyo título denominado “Impuestos verdes: Análisis del Impuesto a la Contaminación Vehicular en el Ecuador”, con la finalidad de determinar su eficacia y resultados, utilizando el método descriptivo y el derecho comparado; su marco teórico está conformado por una reseña histórica de los impuestos en términos generales; así como, impuestos ambientales, seguido de la conceptualización de los llamados impuestos verdes, denominación que se le da a los impuestos ambientales, teniendo como finalidad la conservación del medio ambiente, luego señala que el Estado está en un rol protector pudiendo internalizar a las externalidades con la inclusión de costos en aquellas actividades y servicios que vulneran el ambiente. Asimismo, añade que la incorporación de instrumentos económicos en la regulación ambiental, debe formar parte para mitigar la degradación, esto también llevado de la mano con una correcta intervención administrativa; pero, sobre todo, en lo concerniente al tipo de impuesto ambiental con fines extrafiscales. Asimismo, señala los efectos que estos impuestos ambientales benefician al medio ambiente, llevados de la mano con la finalidad que persigue. En el Capítulo III de su investigación hace referencia a la regulación jurídica del impuesto a la contaminación vehicular, pues es preciso y necesario resaltar,

que Ecuador sí cuenta con un impuesto que grave a los vehículos por contaminar, en su Capítulo IV hace referencia de la eficacia que existe en los impuestos ambientales en Ecuador, asimismo qué es lo que se hace con la recaudación de este tributo, para llegar luego a las conclusiones, por lo que dio conveniente resaltar lo siguiente; se concluye que hay una buena orientación hacia un impuesto verde sobre la contaminación ambiental.

Martínez y Rodríguez (2013) en su tesis previa a titularse como Contadores Públicos auditores en la Universidad de Cuenca – Ecuador, denominada “Análisis del Nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la Ciudad de Cuenca durante el período 2012”, esta investigación expuso como temas importantes en su marco teórico, los antecedentes históricos y teóricos de la contaminación del medio ambiente, indicando pues, que estos se produjeron lamentablemente como efectos de la Segunda Guerra Mundial, y que con el pasar de los años, debido a las secuelas Europa toma la iniciativa de hacer algo bueno por cuidar y mitigar el daño ambiental, eso surge a partir de los años 90, proponiendo y aplicando reformas fiscales con un enfoque ambientalista, siendo así Finlandia el primer país en introducir el primer impuesto ambiental al carbón en 1990, y como era de esperarse, inicialmente tuvo un rechazo por la población; además, se suman a ello otros países de otros continentes, siendo Asia específicamente Japón por ser el país más contaminador de este continente, fue quien introdujo impuesto al transporte con el fin de reducir la emisión de gases que ocasionaba el efecto invernadero, en América ha introducido los impuestos de una forma más lenta, sobre todo, en países de América Latina, resaltando que Ecuador es el primer y único país en gravar directamente a los vehículos, un impuesto por contaminar; asimismo, precisa que los impuestos ambientales también poseen sus ventajas y desventajas, dentro de las ventajas más resaltantes están en que este tipo de impuestos, permiten alcanzar aquellos objetivos que sean planificados a menor costo, la internalización de las externalidades, identificando aquel principio primordial, de quien contamina paga, otro es que genera muchos beneficios al medio ambiente e incentivan la innovación. Sin embargo, también es preciso mencionar las desventajas, siendo ellas, la lentitud que estos impuestos pueden reflejar en cuanto a sus beneficios, el problema típico de la administración tributaria con el tema ambiental, la tergiversación de las autoridades por ver la manera de evadir el impuesto, entre otras. Así también, establece las definiciones



del tributo, y sus clasificaciones; ahora bien, en esta investigación, los tesisistas en su oportunidad hicieron una definición de contribución especial o de mejora, pues estos vienen a ser el tipo de tributo al que se refieren los beneficios individuales en la realización del gasto público o actividades netamente estatales. Luego, pasa del tema tributario, al tema impuestos ambientales o también impuestos verdes, indicando que el artículo 6 del Código Tributario Ecuatoriano, sí tiene una definición de impuesto en general, pero resaltan que los impuestos, permitirían una mejor condición de vida de los ciudadanos ecuatorianos. Asimismo, establecen de forma importante que el artículo 300° de la Constitución de la República Ecuatoriana, establece que, en el ámbito tributario, se regirán por aquellos principios de generalidad, progresividad, entre otras características, además que hay una mera priorización de aquellos impuestos que sean de aplicación directa y progresiva. Luego también, añaden en su marco teórico, los elementos del impuesto, llegando así al Capítulo II que se refiere al análisis del impuesto ambiental con los métodos que protegen al ambiente, luego el principio de quien contamina paga, la extrafiscalidad de la imposición medio ambiental, refiriéndose a que la protección ambiental tiene la finalidad nata desde un punto de vista tributario, la extrafiscalidad, luego de mencionar el impuesto a la contaminación vehicular, los objetivos de estos que básicamente son tres; como reducir la contaminación de los vehículos motorizados, corregir los patrones de consumo al reemplazo de vehículos de menor cilindraje, y el fomento del transporte público. Ahora bien, la finalidad de su tesis, estuvo en base a analizar el Impuesto Ambiental de los vehículos motorizados en la ciudad de Cuenca en el año 2012, donde es un nuevo impuesto de los vehículos basado en su cilindraje y año de fabricación, concluyó con la existencia de un impacto tributario y ambiental, debido a la recaudación de una nueva fuente económica, el Estado ha alcanzado sus objetivos, teniendo así un impacto positivo para la recaudación fiscal, así como el beneficio de algunos contribuyentes, fue el distinto monto al pago por el cilindraje de sus vehículos.

Villegas (2012) abogado, en su tesis titulada “Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular “IMCV” – Caso Ciudad de Santa Cruz de la Sierra”, para optar el título de Máster en Gerencia Tributaria de la Universidad Tecnológica Privada de Santa Cruz – UTEPSA, con la finalidad de que la existencia e imposición de un impuesto medioambiental a la contaminación vehicular sea una alternativa que permita la

disminución de la contaminación ambiental que ha ido incrementándose, canalizándose hacia iniciativas para un aire más puro en el futuro. Además, lo que motivó al investigador, es la impotencia que tenía al no poder detener el excesivo incremento de la contaminación por vehículos, y sobre todo, que no existe el control y los mecanismos ideales para que se pueda disminuir los efectos; así también, establece los objetivos, dividiéndolos en general y específico, el primero es referente a proponer un impuesto de tipo municipal para el parque automotor, como mecanismo ideal y coactivo que traerá consigo la reducción de los efectos de la contaminación del aire, luego como objetivos específicos, propone tres siendo; realizar un diagnóstico de la contaminación del aire, luego analizar sus resultados, consiguiente con el diagnóstico y resultados de la posible aplicación de este impuesto a los municipios, para luego llegar al último objetivo que es la elaboración del impuesto en sí. Luego, en su hipótesis asegura que este impuesto contribuiría al aumento de la recaudación vía municipal y como consecuencia ambiental, con la disminución de enfermedades respiratorias. Establece también, distintos métodos de investigación como el método analítico, comparativo, propositivo. Así también, establece una distribución de cuatro capítulos, para luego hacer una descripción del Sistema Tributario Boliviano, luego hace la definición de los impuestos ambientales, de la contaminación y de la incidencia que tienen éstos respecto a la salud; además, propone que estos impuestos sean más para aquellos de mayor antigüedad, cuyo nivel de emisión de gases son más elevados. Luego, llega a la conclusión de que no existe una relación con el tributo ambiental, viendo que la mayoría de los impuestos son puramente recaudatorios, también concluye en que la creciente contaminación produce efectos negativos en la salud, lo que cree conveniente regularlo por medio de este tipo de impuestos.

Ovando (2010) en su tesis denominada “Contaminación Atmosférica por Bióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) emitido por Vehículos Automotores en la Ciudad de Torreón” para graduarse como Ingeniero en Procesos Ambientales. La tesis, tuvo como Objetivo General, conocer el problema de la contaminación atmosférica por bióxido de carbono que emiten los vehículos automotores en la Ciudad de Torreón, Coahuila, en el Objetivo Específico, determinar cuánto de bióxido de carbono expulsan los vehículos automotores. La hipótesis planteada fue, que la cantidad de bióxido que los vehículos expulsan, superan los límites máximos permitidos por la normativa que lo regula. En el

marco teórico, resaltando a aquellos vehículos que contaminan en gran cantidad el aire, precisando que la principal fuente de emisión de contaminantes es el transporte con un 75% a comparación de las industrias, generación de energía termoeléctrica y otras fuentes. Asimismo, menciona que los diversos tipos de transporte contaminan el aire con gases como monóxido de carbono, dióxido de carbono u óxido nítrico, los causales del efecto invernadero, claro está que su enfoque es más ambientalista y pese a ello, releva la importancia de adquirir políticas para mitigar el daño que el parque automotor ocasiona. Y pues, de acuerdo a los resultados, concluyó que, en el análisis de comprobación vehicular de la contaminación atmosférica por bióxido de carbono total emitido, se consideró que hubo una cantidad elevada para la escasa cantidad de vehículos utilizados como muestra para esta investigación.

### **Investigaciones Nacionales**

Armas (2016) en su tesis para titularse como Abogado, cuyo título consiste en el “Tratamiento de los Tributos Ambientales en el Sistema Jurídico Latinoamericano y Peruano y el Respeto de los Principios Preventivos y Precautorios”; su tesis dividido en cinco capítulos, en el Primer Capítulo se refirió al planteamiento del problema, siendo en qué medida la regulación normativa en el Perú sobre tributos ambientales, respetan sus principios como el precautorio, preventivo y el de internalización de costos; como problemas específicos, de qué manera técnicamente se aplican tributos con finalidad ambiental en concordancia con los elementos del tributo y cómo la vivencia en Latinoamérica influye en incorporar en el código tributario en relación con los principios antes mencionados. Estos problemas que planteó el autor en su tesis, fueron acompañados de la misma forma con los objetivos, siendo el primero, determinar en qué medida se aplican normas relacionadas a los tributos ambientales que reflejen sus principios; en relación de los Objetivos Específicos, analizar la aplicación técnica de impuestos ambientales y analizar la vivencia de Latinoamérica de estos impuestos en relación a los principios ambientales. Posteriormente, en el Capítulo II respecto del marco teórico, apunta a la situación vigente del medio ambiente, así como, aspectos jurídicos nacionales, como la Ley que regula la gestión ambiental, la Ley General del Ambiente, y normas que regulan los principios, así como la mención de la Constitución Política del Perú. Así también, la propuesta de una reforma tributaria integral que refiere a la regulación tributaria ambiental, además de cómo se conforman los impuestos

ambientales. En conclusión, nos dice que, actualmente el Perú carece de conciencia acerca de los principios preventivo, precautorios y de internalización de costos. Por lo mismo que, poseemos escasas figuras tributarias a causa de una coordinación económica y ambiental de la legislación nacional, resaltando el planteamiento unitario y organizado para el Sistema Tributario Ambiental con la finalidad de mejorar el medio ambiente.

Albarrán y Aliaga (2015) en su tesis para graduarse y adquirir el título de Abogados, cuya investigación se denomina “Creación del Impuesto a los Vehículos de Fabricación Antigua y la Protección del Medio Ambiente”, cuyo problema consistió en que con una posible creación de un impuesto ambiental para los vehículos de mayor antigüedad podría reducir el daño del aire, estableciendo así como hipótesis, que con la creación de un impuesto ambiental para los vehículos de fabricación antigua, lograría reducir el aire contaminado, el objetivo de proponer la implementación al sistema jurídico un impuesto ambiental a la contaminación de vehículos mediante una recaudación los efectos de la contaminación del aire provocado por los vehículos automotores de antigüedad. Dentro de lo que su marco teórico describe, es el Derecho Constitucional Tributario, referente al poder tributario, las formas de éstos y sus derivados; además, de los principios del derecho tributario. En relación, del Medio Ambiente, se refiere al fin fiscal y extrafiscal, la fiscalidad ambiental, señalando que hay economistas que sugieren como solución en el marco económico y social, la implementación de impuestos ecológicos. Por consiguiente, concluyó que implementar impuestos ambientales reflejaría un paso correcto para reducir la emisión de gases contaminantes del aire, teniendo como efecto positivo crear conciencia en las personas.

Saavedra (2014) en su tesis para optar el título profesional de ingeniero ambiental denominado “Análisis de nuevos escenarios de emisión de contaminantes del parque automotor generados en un ambiente de tráfico vehicular”. En su tesis planteó como objetivo general, el análisis de distintos escenarios que contaminan el ambiente, enfocándose en la congestión vehicular en la avenida Javier Prado Oeste, sus Objetivos Específicos fueron estimar las expulsiones de gases contaminantes de los vehículos y analizar la variación de las emisiones de estos tóxicos y determinar los distintos gases que hay en la congestión vehicular. Asimismo, presenta aspectos como el clima, la demografía, y puntualiza la parte de la contaminación atmosférica y de los efectos negativos que recaen en la salud y el medio ambiente. Asimismo, los distintos tipos de

contaminantes, que, si no se frenan, pueden perjudicar extremadamente el equilibrio del ambiente. Por lo tanto, nos dice que la falta de reglamentación adecuada sobre vehículos por la cantidad que transitan en la Ciudad de Lima debido al incremento de las emisiones de gases y que según la Dirección de Calidad Ambiental del Ministerio del Ambiente en el año 2013 expresa que el 70 por ciento de la contaminación ambiental generan daños colaterales a la salud.

Castillo y Cerdán (2013) en su tesis para optar el título profesional de abogados, realizaron una tesis denominada “Impuesto al patrimonio vehicular y su contribución a la reducción de la contaminación del aire en la Ciudad de Trujillo, mediante su modificación”, con la finalidad de determinar si la modificación del artículo 30° de TUO de la Ley de Tributación Municipal, Decreto Supremo N° 156 – 2004 – EF, contribuiría a la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo”. Esta tesis, fue una propuesta a la modificación del artículo que regula el impuesto al patrimonio vehicular, mediante el cual, el impuesto debería ser derivado con fines ambientales. De esta manera, en su marco teórico, establece la conceptualización del Derecho Constitucional Tributario; así como, las características del poder tributario, sus límites, sus principios. Así también, los impuestos con finalidad extrafiscal, es social, política y económica. En ese sentido, aborda a que estos fines tienen relación con los principios de justicia tributaria, luego aborda aspectos generales con relación a los derechos fundamentales que afecta la contaminación ambiental, vulnerando así, el derecho a la vida y a la salud, a la integridad moral, psicofísica y el derecho a gozar en un ambiente equilibrado, reconocido por la humanidad. Asimismo, dentro de la metodología de la investigación, en su tesis estableció los instrumentos utilizados fueron las encuestas y el fichaje. Además, se demostró que debe realizarse una modificación del artículo en mención, donde la base imponible que corresponde al valor comercial del vehículo, donde se deberá aplicar una tasa porcentual de acuerdo al cilindraje, esto permitirá una recaudación para fines medioambientales.

Suárez (2010) en su tesis para graduarse como doctora en derecho, investigación titulada “Tributos Medio Ambientales como Alternativa para Disminuir el Índice de Contaminación de Chimbote – Perú”, con el objetivo de estipular de qué manera la incorporación de tributos medioambientales en la legislación nacional y municipal, puede llegar a ser una alternativa que disminuya los índices de contaminación ambiental.

En el Capítulo I de su tesis, mencionó al medio ambiente como un escenario humano a través de teorías relacionados al ambiente, considerándolo por medio de factores eternos tales como; el ambiente físico, biológico, socioeconómico, a su vez, resaltó las dificultades que se encuentran presentes en el medio ambiente; así como la regulación jurídica en esta materia que en los últimos años ha sido parte de una notoria importancia por querer protegerla. Por lo tanto, en su investigación, concluyó que la presencia de tributos ambientales es escasa en nuestro marco normativo nacional, regional y local; y si se incorporan estas medidas tributarias, ayudarían a que se adopten nuevas formas y estilos menos contaminantes, creando conciencia y reduciendo los índices de contaminación del medio ambiente.

## **1. 2.- MARCO TEÓRICO**

### **Teorías de la tesis**

Para la presente se utilizó como categorías la implementación de un impuesto a los vehículos y la contribución a la disminución de la contaminación ambiental y como sub categorías, los vehículos de categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, clase I, II y III (vehículos pesados) y la contaminación del aire. Por lo que se desarrolló las teorías que a continuación dieron un panorama preciso de la investigación.

**Sistema Tributario Peruano.** - Un sistema es considerado como el organismo integrado por distintos entes que cumplen una misma función. El Sistema Tributario Peruano está conformado por el abarcamiento ordenado de normas que mantienen una finalidad en común, por ello comprende éstas de forma organizada, principios e instituciones que regulan una determinada materia del Derecho, en este caso particular, el Derecho Tributario.

Un país, no puede sostenerse sin la existencia de la organización de sus sistemas jurídicos, lo que permite mantener el orden de la sociedad a través de sus normas, esto ubica a los ciudadanos tener conocimientos legales específicos de acuerdo a su interés.

Asimismo, Logam (2012) nos dice, que el Sistema Tributario: “Es el conjunto ordenado, racional y coherente de normas, principios e instituciones que regula las relaciones que se originan por la aplicación de tributos en nuestro país.” (párr.7).

Además, Fernández (2003) precisa que: “El Sistema Tributario que el Perú tiene vigente, deberá crear otros tipos de tributos que se adapten a la realidad” (p.114). En esa misma línea, Romero (2005) sostiene que: “Todo sistema tributario parte, pues, de una realidad anterior y presente, fiscal, económica y social.” (p.86). Sin embargo, Ángeles, et al (2012) menciona que: “El sistema tributario peruano, necesita de ciertos ajustes para que sea más equitativo y eficiente en la sociedad (...).” (p.23).

La organización de sistemas idóneos en nuestro país y específicamente el Sistema Tributario, depende de sus elementos, que son la base por la cual soportan un buen funcionamiento. Estos elementos que lo constituyen son:

Una Política Tributaria: encargada de asegurar el ritmo de las finanzas públicas, está dirigido por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Dicha entidad, se encarga también, de desechar las distorsiones, organizando nuevos recursos a través de su creación de nuevas normas o en sí reformándolas. Las finanzas públicas, forman parte de las riquezas económicas por el cual, el país se sostiene.

Las Normas Tributarias: aquí las normas de carácter tributario, describen las formas de aplicación de los distintos tributos que se aplican en un país, la formalidad ordenada que precisa dónde podemos encontrarlas, se establecen en el Código Tributario Peruano.

La Administración Tributaria: el funcionamiento de este sistema es gracias a quién lo dirija, la administración tributaria está a cargo de los distintos Órganos del Estado que aplican la política tributaria.

El porqué de cada elemento, permite mantener la estructura de este sistema, la carencia de cualquiera de ellos o en su conjunto, haría que decaiga muchos aspectos entre ellos la finalidad que se busca con la administración.

Constitucionalmente se establecen tres niveles de gobierno, cada uno de ellos operan distintas unidades de bienes y servicios públicos que son costeados por los distintos tributos que percibe el Estado. Estos tipos de gobierno son: nacional, regional y local que se encargan de administrar los distintos tributos asignados.

**Principios del Derecho Tributario.** - Implementar una norma tributaria, requiere de pautas que se rijan por los principios constitucionales, que no se afecte algún derecho

fundamental, pero, que su creación sea necesario para cumplir una finalidad relevante para la sociedad.

Es por estos principios que se crean normas o norman situaciones antes no reguladas en el ordenamiento jurídico, también permite derogarlas o reformarlas, porque serán las bases para dar origen a nuevas normas.

Siendo necesario mencionar estos principios, ya que al conocer que gracias a ello se puede crear una norma jurídica para producir un efecto jurídico teniendo relación con las fuentes del Derecho, establecido dentro de las disposiciones constitucionales, tratados constitucionales, las resoluciones de la administración tributaria, la doctrina, la jurisprudencia, permitiendo definir así, el porqué de la necesidad de pagar Tributos, estos principios son:

Principio de Legalidad.

Principio reserva de ley.

Principio de igualdad.

Principio de respeto de los derechos fundamentales

Principio de no confiscatoriedad.

Sobre el Principio de Legalidad, que mediante este principio, el Estado sólo puede cobrar un impuesto, siempre que la propia ley lo establezca claramente junto a sus características propias del tributo (Arancibia, 2017, p.12). Este principio, constituye uno de los más relevantes, no sólo para la creación de tributos, sino, para la elaboración de cualquier Ley que desee incorporarse en nuestro Sistema Jurídico, esto sería como la base para generar o construir una edificación. En el derecho, la legalidad es indispensable porque indica que una norma debe ser creada obedeciendo las facultades que establece la Carta Política de 1993. Es por ello, que el Estado debe respetar otros principios como el de reserva de la Ley y de los derechos fundamentales de las personas. Podemos encontrar el Principio de Legalidad en el Título Preliminar Norma IV, del Texto Único Ordenado - Código Tributario, creado por el Decreto Supremo N° 133-2013-EF- Publicado el 22 de junio del 2013. Asimismo, La Constitución Política del Estado de 1993, en su artículo 74° menciona el principio fundamental para la creación de nuevos tributos, éste es el principio de legalidad. Por lo que, es necesario mencionar lo siguiente: “El principio de legalidad descrito, es uno de los pilares fundamentales del



derecho tributario y puede ser sintetizado en la expresión: “no hay tributo sin ley que lo establezca.” (Tello Puerta, 2012, p.380).

La Reserva de Ley implica una fuente del Derecho Tributario que permite que la creación de una determinada norma tributaria, excluya para su regulación disposiciones distintas a la Ley. La presencia de este principio es cuando la Constitución exige que sea la Ley la encargada de regular dicha materia, siendo el Poder Legislativo quien se encargue de regularlo. (Arancibia, 2017). No cabe dudas, que crear una norma tributaria debe estar bajo las disposiciones legales, sobre todo, prevalece la Constitución, quien plantea los límites para su creación y es mediante una Ley que se pueden crear tributos por lo que le queda reservado a la misma, su creación. El Congreso es la entidad que se encarga de elaborar normas de carácter tributario, la reserva de ley deberá estar acorde lo que establece el artículo 74 de la Carta Política, por lo que señala que los tributos son creados, modificados o derogados por ley o decretos legislativos de manera exclusiva, así como, se puede establecer una exoneración bajo las mismas formas.

El Principio de Igualdad, salvaguarda que todos los contribuyentes que pertenecen a la población económicamente activa, deberán contribuir de manera equitativa de acuerdo a las capacidades económicas en la que se encuentren. Es decir, a un mismo hecho se deben generar un mismo derecho, donde el Estado debe mantener la armonía de su sistema financiero, otorgando beneficios para que el contribuyente sienta que está siendo retribuido de alguna forma.

Sobre el Principio de Respeto de los Derechos Fundamentales, también es conocido como un acto adicional incorporado en la Constitución para que guíe al Derecho Tributario, en busca de limitar la potestad tributaria del Estado, ejercitándose la cautela de los Derechos principales de las personas, que deriva de otros principios. Por ello, “Este principio implica que el Estado a través del Poder Legislativo o Ejecutivo, en caso de delegación de facultades, debe emitir normas respetando los derechos fundamentales de las personas” (Arancibia, 2017, p.16). Además, es menester añadir que el tributo por ser emanado de un poder constitucional, tiene la potestad de legislarla de acuerdo a los procedimientos constitucionales, fundamentándola en la obligación de cautelar el derecho a la propiedad de los contribuyentes. (Tello Puerta, 2011).

El Principio de no Confiscatoriedad, está referido a que los Tributos no pueden generar un desequilibrio en el patrimonio de los contribuyentes, se relaciona a la protección de las personas y de sus propiedades, sean personas naturales como jurídicas. Por lo que, genera un impedimento a la capacidad de crear tributos cuando se afecta el patrimonio de los contribuyentes.

Respecto al Principio de Capacidad Contributiva, se debe tener en cuenta que el Estado va a establecer Tributos a las personas que consigan riqueza en el día a día, exige una exteriorización de la riqueza o renta real que tenga el contribuyente, el tributo no debe sobrepasar la capacidad contributiva de una persona, si es así, éste se configuraría con la confiscatoriedad de la misma (Arancibia, 2017). Es decir, no está permitido el abuso del Estado de crear tributos, a pesar de la potestad que tiene para realizarlo, teniendo en consideración el patrimonio que la persona sea natural o jurídica ostenta, para que su imposición tributaria no exceda la capacidad de pago.

Por último, el Principio de Publicidad, donde el Estado debe informar al público las leyes tributarias que va a emitir, mediante el Diario Oficial el Peruano. Regulado en el Artículo 51 de la Constitución de 1993, señalando que la publicidad es la exigencia fundamental para que la norma, cual sea su rango pueda ser ejercida por el ciudadano. Si esta norma no es publicada cual sea su rango, su ejercicio no podrá ser exigido. Tiene como objetivo hacer conocer a todo el país las normas que se van a aplicar.

Bajo los parámetros de los principios para crear normas tributarias, la Constitución del Estado, brinda potestad al mismo para implementar normas. Esta potestad tributaria compete crear de forma unilateral tributos, los que se exige impositivamente al contribuyente pagar de manera obligatoria. Como se ha mencionado líneas anteriores, esto debe estar limitado, respetando las garantías del derecho y adecuados a sus fundamentos. Al respecto, Gorospe (2012) precisa:

Los fundamentos de la potestad tributaria de establecer tributos son tres:

- Económico-financiero: necesidades financieras de los entes públicos para financiar los gastos públicos.
- Político-social: debe existir un poder político que exija los tributos ante la sociedad civil.

- Jurídico-positivo: el Derecho debe definir por norma de rango constitucional qué entes pueden ser titulares de la potestad tributaria, en qué casos y con qué límites desarrollando posteriormente estas cuestiones mediante ley. (p.4)

El Estado, justifica la creación, la modificación, o la exclusión de tributos por las necesidades para el financiamiento de los gastos públicos, siendo ésta de rango constitucional y la exigencia del mismo debe estar presente por el poder que se le concede.

**Capacidad Contributiva.** - La Capacidad Contributiva, es aquella posibilidad económica de cada individuo para poder solventar los gastos, al igual que el principio de igualdad de las cargas públicas.

Los tributos medioambientales, manifiestan el principio de capacidad económica, la lesión de dicho principio deberá ser proporcional al bien afectado por la finalidad extrafiscal.

En materia de Tributación Ambiental, la capacidad contributiva no debe ser medida por el poder económico que presenta cada individuo o por las empresas afectas; sino, por la cantidad que éstos sujetos de derecho contaminan. Asimismo, cuando se hable de capacidad contributiva para incorporar un tributo ambiental, no se debe medir, sino se debe valorar el nivel importante de contaminación. (Pizarro, 2016).

El endeudamiento tributario en materia ambiental, no debería justificarse por el de igualdad. Ya que, en este tema ambiental, se debe regir por el principio de “quien contamina, paga”, no se toma en cuenta la capacidad que tiene el contribuyente; es decir, por la característica de tener más dinero y que pueda pagar el tributo, sino, porque se mide de acuerdo a la capacidad de lo que se contamina el medio ambiente. Al respecto, Gandur (2012) nos dice:

Lo anterior pues más que capacidad contributiva deberá medirse la capacidad contaminante, entendida como la “capacidad económica negativa a los fines de la protección ambiental” donde el contribuyente “no tributará en función de su capacidad contributiva sino porque ha contaminado y debe reparar el daño”. (p.4)

El autor hace referencia al principio de internalización de costos, es decir, quien contamina paga. Pues, esto incentiva a las buenas prácticas ambientales. Es decir, educar a la población a través de los impuestos que se deben utilizar vías alternas menos contaminantes para beneficio de quien hace uso del medio ambiente.

**Tributo.** - El Tributo es el motivo que justifica la presencia y organización de un Sistema Tributario y es uno de los más antiguos de la historia, donde distintas civilizaciones y épocas de la humanidad se han sostenido. Esto incluso desde antes de Cristo, por ejemplo; en la época de las monarquías hereditarias (año 800 a.C) había una nobleza cuyo poder ilimitado sobre la tierra permitía hacerse llamar ciudadano sólo a quien contribuía económicamente sobre los gastos públicos y sociales, estos eran derechos de carácter político y se basaban desde la posesión de una tierra, poder mantener un animal, así como un caballo de guerra, en tal sentido “El fisco ó erario de la nación visigoda se alimentaba con los despojos de la guerra, con los bienes y rentas de la corona y con los tributos, las penas pecuniarias y las confiscaciones.” (Colmeiro, 1863, p.151). Al noreste de África, en Egipto la Estela de Rosetta se descifró que los ciudadanos egipcios pasaron momentos económicos muy malos porque ellos mismos no pagaban tributos, la estela era un documento especial que presentaba el faraón gobernante que concedía distintos impuestos a los sacerdotes y residentes, “El texto nos permite señalar el rasgo característico de esta sociedad; la dualidad cultural.” (Vázquez y Veiga, 2008, p.28). Es en Roma, el Gobierno Republicano quien estaba constituido por dos cónsules que ejercían el poder civil y militar quien junto a los pretores administraban justicia y era los cuestores, encargados de organizar la hacienda. Pero, en aquella época ya existía una clasificación a los contribuyentes dependiendo de su patrimonio, ganado o industrias; sin embargo, en algunas ocasiones se imponían cargas equitativas. También, existía un impuesto que se repartía en proporción del valor de los bienes inmuebles, también se exigían los diezmos y en las vías romanas se cobraban los portazgos que eran un tipo de tasas (derechos) para que la gente pueda ingresar a las ciudades y los pontazgos eran derechos para poder pasar por los puentes, actualmente sería muy parecido a lo que conocemos como peaje. Ahora, sobre los bienes hereditarios, también se exigió el pago de un gravamen por aquellas herencias de parientes lejanos, otro tributo que se pagaba era sobre un bien que en la actualidad no está permitido y es a la esclavitud, aquí se exigía el pago de una tasa siendo considerado

el esclavo como un objeto que al adquirirlo, se debía pagar por venderlos y cuando les daban libertad, también tributaban por esa acción, en Roma todo servicio o actividad que se realizaba tenía un valor para el imperio, incluso los vestuarios de las romanas elegantes y sobre sus bienes muebles también.

Después alrededor de 495 a. C. en Grecia, Pericles realizó reformas a nivel tributario, por ejemplo; sobre las tierras que recién se conquistaban se repartían entre los campesinos asalariados y se llegaron a dictar disposiciones que eran para aminorar la pobreza instalada en distintos sectores de la población. Hay que resaltar que, en este Siglo, el tesoro público no se amplió solo para fines militares, sino para la infraestructura como la construcción de edificios públicos, ejemplo de ello es el Partenón. Es por ello, que los tributos funcionaban como una especie de bolsa común para distribuir los bienes entre el pueblo. Además, el emperador dictaminó que ningún ciudadano debía pasar hambre o miseria por lo que Estado era quien abonaba el salario a médicos y docentes o profesores; es decir, les pagaban a aquellos que ejercían funciones públicas.

Pero, durante el año 27 a. C. después de la desaparición de la autoridad y unidad de Roma, muchos ciudadanos libres confiaban a sus familiares pequeñas propiedades a un señor latifundista para con ello de que les brindaran seguridad y protección, dando origen al vasallaje. Los vasallos, debían presentar al señor feudal infinidad de servicios, tales como; combatir a su lado en guerras y pagar sumas rentas que eran abonadas en dinero o en especie; sin embargo, los feudales estaban exentos del pago de impuestos, como las explotaciones de minas, molinos, fraguas, bosques, pastos, ríos, navegables, pesca y caza.

Después de Cristo, por el Siglo I, el emperador Vespasiano aplicó un impuesto por la distribución de la orina humana que era utilizada como un ingrediente para varios procesos químicos.

En 1188, se estableció el principio del impuesto consentido que debía pagarse, un principio abusivo, por lo que, no fue acatado hasta la carta magna de 1215. Es en este año, el Rey inglés Juan Sin Tierra es quien otorga la carta magna que establecía condiciones para acabar con la arbitrariedad de la corona en la institución de los impuestos.

En el Siglo XII, si te negabas a pelear con el Rey, quien era Enrique I, se tenía que pagar el impuesto de cobardía.

En el año de 1453, durante el reinado de los Reyes Católicos de España, Luis XI de Inglaterra y Enrique VII de Francia, establecieron una extensa y complicada organización burocrática tributaria, donde se contraían deudas que superaban los ingresos, para administrar los recursos públicos y para vigilar la actuación de la administración a cargo de los recaudadores y pagadores. Es ahí, que se incorpora el impuesto al papel sellado, también otro impuesto era el del timbre del estado, figura muy parecida al Impuesto General a las Ventas (IGV). Después, es aquí donde se constituyen los monopolios fiscales, con los monopolios fiscales, con las rentas para la hacienda pública, una de ellas es la renta a las loterías. Luego, se crearon impuestos por hacer una guerra o crear puentes, etc. Es decir, el impuesto se establecía por la necesidad o necesidades de la sociedad.

Cuando finalizaba la ocupación musulmana en España, por el año de 1492, había una diversificación de los tributos; aquellos como, los impuestos sobre las cosechas, sobre las transacciones económicas, sobre el tránsito, edificaciones, etc. Sin embargo, es necesario reconocer, el establecimiento de dos impuestos relevantes, tales como; los derechos de aduana (almojarifazgos) y los impuestos que se pagaban al comprar o vender algo.

Después, en el Siglo XVII de Inglaterra, se da origen a un impuesto por las ventanas, por lo que mientras más ventanas tenían, más se debía pagar. Es por ello, que las personas construían sus viviendas con pocas ventanas, llevando a las personas contraer problemas sanitarios. En Inglaterra, por el año de 1689 en la Revolución Gloriosa, se emite la Ley de los derechos, los que separaban las finanzas del reino, de las finanzas de la Corona.

En el Continente Americano, en 1774 específicamente en Estados Unidos, el Congreso de Filadelfia excluye todo impuesto que no tuviera consentimiento del pueblo; es decir, no estaba permitido los impuestos establecidos de forma arbitraria y abusiva.

Por el año de 1789, durante la Revolución Francesa, se determina que ningún impuesto podría ser cobrado sin la aceptación de la Nación, es aquí donde se constituyen los Principios de Legalidad, Nulidad y Universalidad previo a la emisión de impuestos.

En 1822, uno de los primeros presupuestos públicos, estaba formado por el Poder Ejecutivo, realizaban un mal trabajo de elaboración de impuesto, es así que se deriva al Legislativo y son ellos quienes fijan los impuestos.

En 1910, Estados Unidos crea la definición de presupuesto público apropiado que fue aplicado por el Legislativo como un mecanismo de control y de administración para el presidente y como base para el buen funcionamiento de los departamentos y órganos del gobierno. Luego en el año de 1949, se crea la metodología del presupuesto, donde se menciona la planificación y las acciones ejecutoras de la administración pública.

En el Perú, la historia del Tributo comienza desde la época Pre-Hispánica; es decir, en el Imperio de los Incas. Aquí no era un Tributo en todos sus aspectos y generalidades, sino que se basaba en una serie de intercambios, a través de rituales o formas que, con su particularidad, tenían un régimen especial para orientar estas riquezas por todo el Imperio; es decir, el Incaico que era totalizado, no abusivo porque estaba presente la reciprocidad y redistribución entre los distintos Ayllus. Aquí la presencia de la buena administración de los bienes, donde la mano de obra era gracias a la presencia de los curacas, quienes estaban encargados de la administración de la vía colectiva y reguladora de los cambios de energía humana, que eran nombrados por los Incas por las relaciones de parentesco, siendo la prestación de tareas una de las actividades evidentes.

El tributo indígena, fue en su tiempo, un componente más complejo por el control de las tierras. Aquí los montos de las contribuciones eran conforme al vínculo directo entre la cantidad y calidad de las tierras que podían disponerse. Son los Caciques quienes eran los intermediarios entre la población indígena y la corona incaica.

Ya con la presencia de los españoles, el cobro de los tributos estaba a cargo de los encomenderos, por lo que, existe una reorganización de la administración tributaria. Uno de los impuestos antiguos en el Perú, durante la Colonia, fue el quinto real que correspondía a la quinta parte de lo percibido para el monarca español, los diezmos también fueron tributos establecidos donde se pagaban y correspondía al 10 % de lo que se pagaba en la iglesia, siendo el Rey quien lo distribuía de esta forma: 1/9 para el Rey, 1/9 para el Obispo, 1/4 para el Catedral, quedando el resto para el Clero.

El impuesto de Alcabala, es uno de los más antiguos y es pagado por quien vendía el inmueble porque era él quien obtenía el dinero, el almojarifazgo, es una figura europea,

constituyéndose por el pago en aduanas y luego se logra crear la Contaduría General de Tributos.

Después, con la presencia del Guano, se establecieron otros tributos, cuyos ingresos fueron relevantes por su presencia en aquella época, siendo en Europa, los que compraban más el guano.

En el año de 1961, la OEA Organización de los Estados Americanos, junto a otros organismos, decidieron diseñar un Código Tributario donde países de América Latina, incluyendo al Perú, podían utilizar este modelo.

Luego, se vienen constituyendo otros Tributos, cuya similitud es acertada a la de los Tributos establecidos por nuestro origen.

Es por ello que, el Tributo se entiende como aquel ingreso que recibe una entidad pública que se encarga de la recaudación por parte del contribuyente, sea persona natural o jurídica, exigidas por la realización de un hecho imponible, lo que es un elemento estructural del tributo considerado como presupuesto establecido por Ley para crear un tributo, su característica principal es la necesidad de su existencia establecido por Ley, siendo ésta la que establece el por qué se considera un hecho imponible, teniendo presente el principio de reserva legal para crear tributos. Pero, sin desviar la definición del tributo, jurídicamente, existe una clasificación que podemos encontrarlo establecido en la Norma II del Texto Único Ordenado del Código Tributario por Decreto Supremo N° 133-2013-EF, nos dice: “[...] el término genérico tributo comprende: a) Impuesto. [...] b) Contribución. [...] c) Tasa. [...]” (p.17).

Nuestra legislación claramente establece los tipos de tributos, aunque éstos carecen de definición extensa dentro de su mismo marco legal. Sin embargo, en la doctrina encontramos distintos autores que ayudan a determinar una definición en torno a este tema.

El Sistema Tributario Peruano del cual se ha mencionado anteriormente, está estructurado sobre tres grandes tributos, que el Código Tributario ha considerado pertinente, siendo: los Impuestos, las Contribuciones y las Tasas. Los primeros son los pagos que realizan los contribuyentes sin recibir a cambio algo del Estado, ejemplo de ello; el impuesto a la renta, las contribuciones que son aquellos pagos que deben hacer



los ciudadanos al Estado en tanto hayan obtenido un beneficio del Estado, ejemplo típico es; la Contribución por Obra, donde el Estado realizó la misma siendo pública cerca de un predio de una persona y ese predio aumenta significativa de valor por lo que, el propietario debe contribuir al Estado, por último tenemos las tasas, lo que consiste en los pagos que realiza el ciudadano hacia el Estado por servicios que reciben. Estos tres tipos de tributos conforman la estructura del Sistema Tributario Peruano. Asimismo, la estructura de recaudación no tiene la misma relevancia para los tipos de tributos antes mencionados; por ejemplo, en las tasas la recaudación no es relevante en términos de aportes al Estado ya que, sólo permite cubrir el costo de un servicio, siendo fuentes de ingresos para gobiernos locales, municipales. Respecto a las contribuciones, actualmente son muy poco utilizados, en años pasados estuvo presente la contribución al Fonavi hasta que el Tribunal Constitucional dio a conocer que se estuvo frente a un impuesto, por lo que se aprecia muy poco ver la realización de obras que ameriten tener el título de Contribución.

Se entiende al Tributo como una prestación pecuniaria o económica de índole obligatoria que se impone por mandato de la Ley y está dedicado a cubrir los gastos públicos. Los tributos que se establecen en una sociedad, se destinan para solventar financieramente el gasto público, con la finalidad netamente recaudatoria y este genere un ingreso al Estado. (Rozo, 2003).

Sin embargo, dicha mención recaudatoria no sería la única para su imposición, siendo esto también utilizado para la obtención de fines extrafiscales. Actualmente la doctrina “clásica” en el Derecho Tributario, incluye la realidad de imponer tributos extrafiscales. (Rozo, 2003).

Impuesto. - Se denomina impuesto, a las acciones que el Estado requiere para beneficiar a los ciudadanos directa e indirectamente. Por lo que, también es conocido como aquella imposición pecuniaria de carácter obligatorio, donde el Estado requiere y necesita de estos recursos para el arranque y encaminamiento de los gastos públicos. Sin embargo, dependiendo del tipo de impuestos, algunos contribuyentes pagan más que otros.

En ese sentido, “El impuesto constituye un medio de financiamiento, de carácter indivisible, que tiene por objeto pone a disposición de la colectividad determinados

servicios básicos, sin las limitaciones derivadas de la capacidad individual de pago”. (Araneda, 1994, p.137).

Asimismo, en la Guía para Educación Superior (GES, s.f, p.12) indica que: “Por lo general, los impuestos, obedecen a los principios establecidos en la Constitución o en la norma que los regula”.

Además, está considerado dentro de la clasificación de los tributos, donde el aporte económico no origina una contraprestación directa con la persona obligada a su pago, siendo, además, considerada una parte sustancial del tesoro público.

**Elementos del Impuesto.** - Para la imposición de un tributo, es necesaria la presencia de elementos esenciales para que sea válido en el ámbito jurídico, quiere decir que si no están presentes estos no podrán ser exigidos por la ley. Estos elementos son los siguientes:

**Objeto Imponible:** forma parte de un elemento presente en la realidad, que se manifiesta por medio de la capacidad económica sobre la que recaerá el tributo. Esto puede estar representado por un bien mueble o inmueble, una renta, un capital o un producto.

**Hecho Imponible:** el hecho son las acciones, actos o circunstancias que hacen posible el origen o creación de una obligación para que se pague un impuesto.

**Sujetos del Impuesto:** Puede ser la persona natural o jurídica sobre los que se va obligar el pago o en este caso la persona jurídica (entidad del Estado) que recibe la obligación.

**Sujeto Activo:** Siendo aquella persona natural o jurídica que le corresponde el derecho de exigir del sujeto pasivo que realice el pago del tributo. Asimismo, el sujeto activo de una relación jurídica que deriva para la aplicación de los tributos, será el único que pueda exigir su cumplimiento, esto es, la Administración pública que lleve a cabo la gestión y recaudación del respectivo tributo. (Menéndez, 2009). En este mismo sentido, el artículo 4º del Código Tributario, nos dice que:

Acreeedor tributario es aquél en favor del cual debe realizarse la prestación tributaria. El Gobierno Centra, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales, son acreedores de la obligación tributaria, así como

las entidades de derecho público con personería jurídica propia, cuando la ley les asigne esa calidad expresamente. (p. 29)

**Sujeto Pasivo:** En este caso, es contrario al anterior, pues, esta persona natural o jurídica, la misma que la Ley le exige el pago de la obligación tributaria. De este modo, el Artículo 8° del Código Tributario, precisa al contribuyente, de la siguiente manera: “Contribuyente es aquél que realiza, o respecto del cual se produce el hecho generador de la obligación tributaria.” (p.31).

**Base Imponible:** Es la cantidad o monto pecuniario o económico del hecho imponible, es decir, es el valor por el cual se va a emplear la tarifa para determinar el impuesto.

**Tasa o Cuota:** Siendo el monto que está establecido como porcentaje por la que se tiene que aplicar a la base imponible y con este calcular el impuesto.

**Finalidad de los Impuestos:** Los impuestos al igual que otros ingresos del Estado, le permite cubrir necesidades sociales, así como, mantener las actividades e incluso aquellas inversiones para la construcción de hospitales, colegios, y al cuidado del medio ambiente.

**Propiedad Vehicular.** - Se denomina propietario a aquella persona natural o jurídica la cual tiene las facultades y elementos que un propietario puede realizar con el bien u objeto que le pertenezca. La propiedad vehicular, significa el propietario del vehículo debe inscribir en el registro de propiedad vehicular el auto, camioneta, bus, etc. que adquiera. Asimismo, “Los modelos sobre el uso del automóvil e incluso sobre la propiedad vehicular han sido desarrollados y aplicados por economistas y planificadores de transporte para elaborar diversos análisis de planificación y de políticas.” (Bocarejo, López y Blanco, 2018, p.8).

La entidad competente para el registro de propiedad vehicular es la SUNARP – Superintendencia Nacional de Registros Públicos. Por lo que, un vehículo al considerarse un bien mueble, debe constar en el registro de datos del propietario, situación que permite dar seguridad al dueño del vehículo, identificándolo como suyo.

## **Tipos de Vehículos más Contaminantes**

Los vehículos pesados, son aquellos que con frecuencia suelen ser más peligrosos debido al kilometraje que recorren y al daño por los gases emitidos al aire. Según The International Council On Clean Transportation icct (TICOCT, 2014) indica que las emisiones de carbono negro son elevadas referentes a otras emisiones en los vehículos pesados con un 75%, relacionado al diésel que éstos utilizan.

Al respecto, Sterner (2007) nos dice que “como la mayoría de la contaminación proviene de algunos vehículos, sumergirse en aquellos que contaminan más, sería la mejor manera de optimizar la calidad del aire” (p.282).

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181, indica en su Reglamento Nacional de Vehículos la clasificación de los mismos.

En el Anexo I de la Ley en mención, se clasifican por categorías. Las cuales son: Categoría L, Categoría M, Categoría N, Categoría O y vehículos con combinaciones especiales (S). Éstos, también se sub clasifican, constituyéndose de la siguiente forma:

Esta Ley, en su Anexo I, hace la siguiente clasificación:

Otra clasificación, son los de Categoría M, aquí se subdividen en tres, además de tres clases.

Categoría M: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros.

M1: Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del Conductor.

M2: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.

M3: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas.

Los vehículos de las categorías M2 y M3, a su vez de acuerdo a la disposición de los pasajeros se clasifican en:

Clase I: Vehículos construidos con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstos

Clase II: Vehículos contruidos principalmente para el transporte de pasajeros sentados y, también diseñados para permitir el transporte de pasajeros de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.

Clase III: Vehículos contruidos exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados. (p.54)

Estos vehículos regulados en la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, corresponden a aquellos vehículos pesados.

Los vehículos en general, generan concentraciones de material particulado con partículas finas, según Informe Técnico N° 5 del (INEI, 20018) indica lo siguiente:

Estas partículas provenientes de los tubos de escape de vehículos se encuentran entre 2,5 micrómetros de diámetro como máximo. Asimismo, define a las partículas sólidas o líquidas de cenizas, hollín, polvo, entre otras que se encuentran en la atmósfera donde el diámetro aerodinámico es menor que 10 micrómetro, donde 1 micrómetro corresponde la milésima parte de 1 milímetro, estas partículas están formadas por partículas de carbono. (pp.3-4)

Los vehículos que hacen cortos recorridos, producen daños pequeños. No obstante, si los vehículos realizan mayor kilometraje, el daño puede ser elevado. (Sternner, 2007).

La Ley General sobre el Medio Ambiente N° 28611, no clasifica estos vehículos, así como no clasifica qué industrias o minerías contaminan más el aire. Sin embargo, supletoriamente utiliza como fuente aquellas normas o leyes que le permiten identificar las distintas fuentes de denominación para el caso que desee aplicar a su política gubernamental. Es por ello, que identificar a los vehículos pesados en una normativa no es exacta; sin embargo, por las características que establece La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 se puede identificar a qué vehículos pesados se refiere.

Estos, como ya se han descrito internacionalmente, en una Guía Metodológica para la Estimación de Emisiones Vehiculares en México, establece que: “Las fuentes móviles

que se incluyen en esta categoría son todas las fuentes motorizadas [...]. Las emisiones de este tipo de fuentes son principalmente un producto de la combustión y evaporación de los combustibles [...].” Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales Instituto Nacional de Ecología (SMARNINE, 2011, p.27).

Existen vehículos que ayudan a la disminución de la contaminación del aire producida por vehículos automotores que usan combustible como gasolina o gas natural, o simplemente, los autos eléctricos, que no contaminan, no hay emisiones contaminantes, es decir 0% contaminación, su recarga es a través de la energía eléctrica, su particularidad es el ahorro, estos han sido comercializados en el extranjero hace más de ocho años, claro está que su costo es más elevado que el de un vehículo convencional. Pero, si se trata de ahorro y protección, estos vehículos serían una elección.

### **Tributación Ambiental**

Actualmente, en nuestro país se aprecia un margen de ineficacia sobre aquellos instrumentos jurídicos que se emplean para mantener el medioambiente. Por ello, aparece la necesidad de fomentar la implementación de proyectos con miras ambientales. El Perú, presenta una escasa implementación de tributos ambientales, sean impuestos o medidas fiscales de incentivación para proteger al medio ambiente, básicamente la única presencia de medidas fiscales de carácter ambiental está en el Impuesto Selectivo al Consumo, a diferencia de países del entorno como Ecuador, que sí impone tributos ambientales, o en Colombia que se establecen medidas para la protección.

La tributación ambiental es aquella capacidad que tiene el Estado para crear impuestos con fines ambientales, siempre bajo el respeto y límites de la Constitución. Este tipo de tributación, con finalidad extrafiscal de protección medioambiental, sería una alternativa para ayudar a combatir las consecuencias producidas por la mano del hombre. Esto, ya tiene reconocimiento a nivel mundial; ya que, muchos países adoptan medidas tributarias debido al incremento desproporcionado e indiscriminado del Calentamiento Global, problema que afecta a la humanidad. No obstante, el hecho de crear impuestos con finalidad ambiental en nuestro país, no es una situación sencilla, a pesar de lo que se busque sea el cuidado para vivir en un ambiente equilibrado, asunto que está regulado en la Constitución Política del Perú. La tributación en materia ambiental, está reconocida

en diversos países, debido al calentamiento global. Para el Perú, no es fácil incorporar tributos de esta naturaleza, pero debe promover buenas prácticas para su cuidado, donde el que contamine se haga responsable y pague por el daño. (Pizarro, 2016). Esta dificultad, se da porque el contribuyente tiene la apreciación de que pagar un impuesto es como si se fuera parte de una sanción de tipo administrativa o como si se tratase de pagar para poder contaminar. Esta idea que se malinterpreta a la finalidad del principio de quien contamina paga, debe entenderse que quien no contamina, no debe pagar.

Es así que la base de la tributación ambiental es el principio de “quien contamina paga”. Pero, a pesar de su existencia en el marco legal, no ha producido el rendimiento que la sociedad merece, por el desconocimiento de este principio sobre los agentes o sujetos que contaminan, así como los sujetos que están siendo afectados por el daño de la contaminación ambiental y de aquellos sujetos que están exentos al pago de un impuesto.

Las palabras que el autor menciona y se creen relevantes para la implementación de medidas económicas; es decir, crear impuestos, sería la responsabilidad que tiene cada persona de pagar algo que contaminan. Asimismo, Alarcón (2012) nos dice que:

La tributación ambiental o fiscalidad ambiental conforma a un conjunto de tributos, o elementos tributarios, de todo un sistema fiscal de un país, cuyo objeto será perseguir la finalidad extrafiscal ello para: preservar y mejorar la calidad del medioambiente. Precizando más el concepto, comprendemos que el tributo ambiental es definido y conocido como aquella prestación pecuniaria de carácter obligatorio, cuya finalidad y/o legitimación persigue la mejora y/o protección del medioambiente.  
(p.208)

El autor, menciona a los tributos ambientales como aquellos donde su finalidad no es otra que extrafiscal, para una buena calidad ambiental.

Se conoce que todo tributo tiene carácter fiscal, destinados a suministrar los gastos públicos, por medio del sistema y distribución tributaria justa. Sin embargo, los tributos ambientales a menudo en una terminación recaudatoria resultan ser difíciles de ser incorporados (Cámara, 2010). Tal es así, que al hablar de la finalidad extrafiscal, no tiene la misma calidad para el sostenimiento del gasto público sino, los tributos

medioambientales son instrumentos de política económica general, con finalidad general y específica extrafiscal, que es la protección del medio ambiente. Se dice, que las finalidades fiscales y extrafiscales son antinómicas; es decir, al aumentar una, disminuirá la otra, si más se recauda, menos se protegerá al medio ambiente y al contrario cuando se logre obtener la segunda (extrafiscal), los contribuyentes modularán sus conductas, lo que se recaudará menos.

La protección del medio ambiente, también se rige por políticas tributarias que permitirán la recaudación económica por los daños o posibles daños al ambiente.

Los Tributos medioambientales no deben ser suficientes con la sola recaudación, sino que su estructura debe estar diseñada para proteger el medio ambiente. El tributo debe conceptualizarse en una doble vía, según la finalidad a conseguir, siendo una obligación del Estado reconocer las garantías y derechos (Peralta, 2015).

El reconocimiento y protección de las garantías constitucionales a través de la creación de los Tributos, permite al Estado crear bajo estos presupuestos, Tributos a la protección de un Derecho Fundamental, que es el Medio ambiente, por lo que consiste no una finalidad recaudatoria, sino proteccionista. Al igual, que, en otros ámbitos, nuestro hogar, debe ser contribuido por los daños que ocasionamos al momento de realizar nuestras actividades del día a día, siempre bajo las buenas prácticas.

Asimismo, el Artículo 4 de la Ley General del Ambiente – Ley N° 28611, menciona que:

El plan nacional sobre el marco tributario considera los objetivos de la Política Nacional Ambiental, que impulsan particularmente, conductas responsables frente al medio ambiente, formas de consumo responsable de bienes y servicios, producción moderada, conservándolo y haciendo de que el aprovechamiento sea sostenible y se dé la posibilidad de recuperar los recursos naturales, así como el uso y desarrollo de tecnologías ideales y de prácticas de producción de limpia en general. (p.23)



## **Implementación de Impuestos Ambientales**

Los impuestos ambientales, son aquellos, cuya finalidad es contribuir con la calidad ambiental. Es decir, estos impuestos son extrafiscales o también llamados impuestos verdes, para la satisfacción del bien común.

En este sentido, este tipo de impuesto influyen directamente en el comportamiento de las personas o agentes que contaminan, siendo menester que su pago se vincule con el problema ambiental. Siendo así, un problema a consecuencia de las emisiones de gases, en lo que estadísticamente evidencian que son los vehículos, los que contaminan en mayor cantidad al aire, éste es sólo un ejemplo, pero el más importante, porque constituye a más de 70% del deterioro de la calidad del aire. Es así, que la imposición, debería ser considerada por el volumen, por el peso o por ambas, de sus emisiones.

Además, el diseño e incorporación de un impuesto ambiental, se debe considerar la etapa o periodicidad de la carga fiscal. Al respecto, Moreno, G., Mendoza, P. y Ávila, S (2002) nos dicen lo siguiente:

Al diseñar el impuesto se debe también considerar el grado del incentivo, la medida en que el impuesto apunta hacia la reducción de la contaminación. En este sentido, una consideración importante es el conflicto entre la efectividad de la medida y la recaudación: por un lado el propósito financiero del impuesto es recaudar fondos, y por el otro lado, su objetivo ambiental es reducir las emisiones o daños ambientales. Conforme se reducen los daños ambientales (eficiencia ambiental), menor es la base gravable y en consecuencia, la recaudación resulta más pequeña. (pp. 24-25)

Asimismo, la OCDE (2012) nos dice:

(...) incrementar los impuestos ambientales sobre las bases ambientales podría ser más aceptable políticamente que otros tipos de aumentos fiscales. (...) la imposición de los impuestos ecológicos produciría mejoras ambientales (...)

Las recomendaciones políticas que se resaltan arriba pintan una nueva imagen del mundo en la que los impuestos se pueden recaudar

relativamente fácilmente, los formuladores de las políticas tienen la información completa y sólida a su disposición, los costos de la administración del impuesto son bajos, y son prácticamente inexistentes los problemas de economía política (especialmente los asuntos de competencia distributiva y sectorial). (pp. 165-166)

Respecto a lo que añade la OCDE, la aceptación de un impuesto ambiental, sería más aceptable, por la finalidad de su contribución, que la de un impuesto cuya finalidad sólo sería recaudatoria. Pues, a las personas o a los contribuyentes, les motiva más, que los pagos que realizan sean administrados para el aprovechamiento de ellos mismos y del bien común, notando consigo los cambios positivos y evidenciándose las mejoras en la calidad de vida.

### **Impuestos Ambientales**

Los impuestos ambientales son una serie de instrumentos o herramientas económicas que buscan internalizar el costo social, de los costos que producen agentes contaminantes. Se diferencia de los impuestos con finalidad recaudatoria tales como IGV Impuesto General a las Ventas o el Impuesto Predial o Impuesto al Patrimonio Vehicular, porque busca cambiar ciertos comportamientos internalizando los costos para hacer más caros los procesos productivos para que tanto productores como consumidores concienticen la afinidad de sus servicios o consumos para reemplazarlos y contaminar menos. Es decir, busca modificar conductas de los agentes, tratando de reducir las emisiones contaminantes; es decir, menos uso de automóvil, menos uso de plástico, etc.

En países como Alemania, tienen un impuesto sobre la maquinaria pesada, su recaudación es para mantener las vías de transporte terrestre, Australia también tienen un impuesto ambiental sobre la propiedad urbana, cuya recaudación es utilizada para mantener los parques, carreteras, etc.

Es importante que el contribuyente observe que tal recaudación sea para fines ambientales, viendo nuevas vías de transporte, menos transporte público antiguo, menos congestión vehicular producto de estas nuevas vías, entonces estaría funcionando la recaudación. La administración tributaria, cumple aquí un rol importante de acuerdo a la distribución para esta finalidad medioambiental.

## **Finalidad de los Impuestos Medioambientales**

Los impuestos medioambientales orientan las mismas características referidas a la extrafiscalidad, por lo cual, constitucionalmente exigen al Estado proteger y promover ciertas actividades que van orientadas a la perspectiva social, económico o político de la sociedad. Tal es así, que esto va dirigido a impulsar en la modificación de conductas que sean de relevante interés. Se ha recurrido a esta forma con el propósito e intención de desincentivar aquellos consumos que son dañinos; también, inhibir conductas que se distancian a propósitos sociales, que permitan estimular el diseño de políticas económicas (Rozo, 2003).

La tutela del derecho ambiental, implica una de las alternativas que el Estado para poder conseguir su efectiva protección, administrativamente se debe aplicar tributos extrafiscales cuya función orientada a la protección del medio ambiente. Asimismo, “es cierto que los tributos ambientales no pueden sobrepasarse de los límites que establece la justicia; sin embargo, su principal finalidad no es recaudatoria, lo que hace el principio de capacidad contributiva es ceder a este la medida de “el que contamina paga” (Chacón y Gooden, 2017, p.12).

Asimismo, para mejorar este punto respecto a la capacidad contributiva, no siendo éste un impedimento para la implementación de los impuestos ambientales, “este principio se encuentra resguardado en este tipo de tributos, siendo que su afectación no prescinde a este principio.” (Cámara, 2014, p.88).

## **La Implementación de un Impuesto a los Vehículos**

La implementación o imposición de impuestos del Estado a todo un país, como se ha visto y oído por muchos medios, no es agradable para aquel que debe pagarlos. Sin embargo, como se ha ido revisando en el transcurso del presente trabajo, las distintas fuentes y principios de derecho hacen que esto sea posible. La implementación de un impuesto a los vehículos en el Perú, sería una forma de tributo extrafiscal, que gravarían a todos los vehículos sin clasificarlos de acuerdo a su antigüedad. Éste tipo de impuesto, es la manifestación de que existen propiedades que por el uso dañan al medio ambiente, siendo éste un Derecho Fundamental donde el Estado debe garantizar su protección. Organismos internacionales desde hace un tiempo ya han previsto explicaciones sobre

la viabilidad de incorporar a cada Sistema Jurídico una imposición por el daño ambiental.

La OCDE, que es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, incluye en su plan cerca de 35 países cuya misión es incentivarlos a la creación de políticas que ayuden a mejorar el bienestar social y económico de las personas a nivel mundial. Este Organismo, permite la interacción de los países a través de un foro para que puedan intercambiar sus experiencias y colaborar con la opinión de cómo alcanzar una solución. Los países que lo integran trabajan para llegar a un cambio y no excluye el tema ambiental. La OCDE (2012) Refiere que, “[...] hay instrumentos de política tributaria, específicamente sobre impuestos que cumplen un rol relevante sobre la contaminación y sus representaciones. [...]” (p.131). Entendiéndose contaminación sobre el bien (vehículo) que lo provoca y sus representaciones (los componentes que estos vehículos usan y son contaminantes). Asimismo, establece medidas a través de categorías tales como:

Se debe en primer lugar luchar para combatir un mal ambiental, determinando y estableciendo costos para determinadas actividades por medio de impuestos que se apliquen sobre la contaminación; la segunda se encuentra direccionada a inducir el bien ambiental, promocionando incentivos positivos; y como tercera categoría, la innovación de adquirir medidas por medio de créditos fiscales y medidas que incrementen su rentabilidad. (OCDE, 2012, p.131)

Imponer un impuesto a los vehículos, permitirá que sus propietarios se concienticen en mejorar las condiciones de sus vehículos; ya que, esta propuesta con finalidad medio ambiental, se calcularía bajo una fórmula que dé a conocer, que mientras más emisiones contaminantes expulse el vehículo, quiere decir, que mientras más dañino sea, más impuesto debe pagar. Asimismo “Los impuestos que gravan directamente respecto la contaminación, son considerados en su mayoría como las herramientas más efectivas en una política ambiental. Ya que, innova completamente aquellas actividades que contribuyen a la disminución de la contaminación del medio ambiente” (OCDE, 2012, p.132).

Para los autores Acquatella y Bárcena (2005) nos dicen:

[...] El sector del transporte, que es una de las mayores fuentes de contaminación y de otros efectos perjudiciales [...] Una posibilidad obvia es crear impuestos nuevos, cuyo objetivo principal sea la protección del medio ambiente. Estos pueden gravar las emisiones (por ejemplo, de contaminantes atmosféricos o del agua) o los productos, siendo los segundos los más frecuentes [...]. (pp.111- 112)

Cabe mencionar a este autor y su importante aporte respecto de qué sector es quien genera más contaminación y no es sólo, por ser algo novedoso para querer incorporar una Ley a nuestro marco jurídico; sino, que esto se refleja en nuestra realidad como un problema que no se erradica, no hay un cambio por el contrario el incremento vehicular ha sido tan indiscriminado, los gases que éstos emiten es tan abundante que nublan el paisaje de la ciudad. El transporte, siendo una fuente de contaminación que provoca efectos que perjudican al ambiente y la salud del hombre, puede seguir incrementando sino se toma una medida que permita crear conciencia para que se adopten mejores alternativas para su cuidado.

### **Principios Ambientales**

Los principios son los pilares por los que se sostiene una determinada materia. El Medio ambiente, es un Derecho que compete a todo un país, a todo el mundo. Estos principios, permiten su mantenimiento y protección, por ser normas jurídicas de cumplimiento estricto, es la base jurídica y de valores por la que se va a establecer un sistema de protección ambiental. Según la Ley General Del Ambiente Ley N° 28611 establece siete principios del derecho ambiental en su título preliminar, los que son:

- Principio de sostenibilidad.
- Principio de prevención.
- Principio precautorio.
- Principio de internalización de costos.
- Principio de responsabilidad ambiental.
- Principio de equidad.
- Principio de gobernanza ambiental.

Estos principios conformarían las instrucciones valorativas y técnicas, que facilitarían la creación de normas ambientales, que han sido importados por el Derecho

Internacional, Derecho Civil y los valores. Esto va a facilitar la aplicación de nuevas normas ambientales donde el gobierno en todos sus niveles van a promulgar para fines ambientales.

### **Principio de Sostenibilidad:**

Este principio permite cuidar y mantener el equilibrio del medio ambiente, disfrutándolo de manera responsable cuyo aprovechamiento no se vea perjudicado, para el goce de las futuras generaciones.

El principio de sostenibilidad, se estableció en el año 1992 en la Cumbre de Río, viendo necesario, reconocer que, para el cumplimiento de la sostenibilidad, éste debía estar de la mano con otros principios y que su importancia radicaba no solo para el disfrute de los recursos de quienes en el presente nos beneficiamos, sino que se preocupa porque nuestras generaciones también se vean beneficiadas.

El medio ambiente por el cual desarrollamos nuestras actividades, no es sólo un derecho para el sujeto que en el presente está utilizándolo, sino que se debe utilizar de manera equilibrada y prudente. Es por ello que en la Ley General del Ambiente – Ley N° 28611 publicada el 15 de octubre de 2005, nos dice respecto a este principio lo siguiente:

#### Artículo V.- Del principio de sostenibilidad

La gestión del medio ambiente y de sus componentes, así como el ejercicio y la protección de los derechos que establece la presente Ley, se sustentan en la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como en la satisfacción de las necesidades de las actuales y futuras generaciones.

(p.21)

Cuando mencionamos sostenibilidad, también hablamos de desarrollo sostenible, con ello evitar la destrucción indiscriminada de los recursos. Al unir los elementos descritos en el artículo en mención, nos dice pues, que debemos cuidar lo que tenemos, porque su mal uso puede hacer que estos se agoten y no volvamos a aprovecharlos nunca más.

Es por ello, que implica que el gobierno, las empresas y las personas en general propongan formas de renovarlo.

Principio Precautorio: Consiste en un punto importante para el sostenimiento del planeta, porque mediante este principio en la presencia de amenazas de daños severos e irreparables, debe evitarse a pesar de haber un estudio científico que dé certeza del daño. Quiere decir que, es la obligación de suspender o cancelar actividades que amenacen el medio ambiente sin la presencia de un estudio científico que acredite el daño; pero, esto significa que debe haber evidencia cierta y comprobada debido a las actividades que desarrollamos, a pesar de que el propósito no sea dañarlo, nuestras actividades sí lo causan. En tal sentido, “mediante este principio, su importancia radica en evitar los riesgos elevados del daño.” (Stern, 2007, pp.467-468). Sus factores, no están bajo nuestro control. Con este principio se sintetiza los cuatro puntos importantes, que son: las personas tienen el deber de actuar de forma anticipada de prever los daños., la responsabilidad de una prueba de inocuidad de la tecnología es de quien lo propone y no del público., antes de utilizar un bien o servicio que puedan o se intuya que provoca daño., a persona deberá analizar sus consecuencias o buscar otras alternativas que permitan no dañarlo., esto también puede ser el no hacer nada; por último, las decisiones deben ser abiertas, informadas y democráticas.

Según el Artículo VII de La Ley General del Ambiente – Ley N° 28611 Menciona respecto a este principio:

Es que a falta de certeza absoluta de que exista peligro de ocasionar grave daño o que sea irreversible, no será excusa para dejar de adoptar medidas que permitan con eficacia y eficiencia obstruir el avance del deterioro del medio ambiente. (p.21)

El Autor Cafferatta (2003) nos menciona que, es también conocido como principio de cautela, por lo que, al aumentarse el deber de actuar, se establece una nueva dimensión de cuidar, que no se ocasionen efectos irreversibles o calamitosos del ambiente.

Entonces, a través de este principio es que la actividad que realiza el hombre se suspenda o se deje de realizar definitivamente, ya que la realización de esto provocará desastres incorregibles del medio ambiente.

Principio de Prevención: La prevención es una actitud que el hombre realiza cuando cree encontrarse en una situación de peligro, tomando medidas que impidan u obstruyan que aquella actividad, servicio o artefacto, le genere un daño del cual se tenga que

lamentar. Aristóteles lo denominaba como la prudencia que tiene el ser humano frente a la práctica de algo. Esto es identificado como un arte de poder diferenciar e identificar los peligros a futuros por diversas actividades, analizándolo previamente y corroborándolo para adaptar barreras de ejecución. Es por ello, que se toma como medida de regular, prohibir, hechos realizados por el hombre que aseguren el daño lamentable.

Este principio del Derecho Ambiental en nuestra legislación también se encuentra presentes en la legislación comparada. Esto implica la emplear instrumentos, políticas o mecanismos con objetivos de prevenir el daño severo. Algunos autores y/o legislaciones comparadas la consideran como la más importante, a lo que particularmente opino que todos los principios cumplen un rol importante que se adapta para cualquier actividad que realiza el hombre como comportamiento que tiene frente al medio ambiente. No obstante, si se da una correcta aplicación de este principio de manera eficientemente, estaría cumpliendo su finalidad estimada. Tiene como función principal evitar, prever el mal o daño antes de que se manifieste o produzca; además, de poner en práctica por una actividad, se debe utilizar cuando se emplean equipos o instrumentos, que elevan la contaminación o producen daño a la salud. Por ello, es ideal que, dentro de una política gubernamental, este principio deba estar presente. Nuestra legislación en materia ambiental no escapa de este principio, en La Ley N° 28611 – Ley General del Ambiente, en su Artículo VI sobre este principio menciona que:

Es parte de los objetivos primordiales de la gestión ambiental, evitar, vigilar y prevenir la degradación y deterioro ambiental. Además, insiste que cuando no sea suficiente eliminar las causas que lo provocan, se debe implantar medidas de restauración, mitigación o recuperación que corresponda. (p.21)

Sobre este principio se refiere a la gestión ambiental, que va a tomar las medidas necesarias para prevenir consecuencias negativas al ambiente. Se diferencia de Principio Precautorio, en la medida que aquí se necesita certeza científica para adoptar esta medida de prevención, se precisa que: “mediante este principio se pretende evitar el futuro daño que sea mensurable y certero.” (Cafferatta, 2003, p.166). Sin embargo, a falta de prueba científica, se podrá tomar medidas con el sustento de otro principio indispensable y permite alcanzar la finalidad que es conservar el medio ambiente.



Este principio importante, no ha sido recientemente incorporado en la doctrina o en la legislación; por eso, es necesario mencionar autores que desde hace años ya lo han definido. Por ello, este principio significa que la política ambiental no se obstruye con la exclusión o disminución de una contaminación existente, sino que se sugiere combatir la contaminación inicial empleando mecanismos que sea sosteniblemente rendidor. (Bórquez, 1993).

Por lo que, ante una situación de riesgo pero que científicamente sea probado, este principio se manifiesta q para evitar el daño a futuro.

Principio de Internalización de Costos - “Quien Contamina, Paga”: Insuficiencia del principio contaminador-pagador. En el Artículo VIII de La Ley General de Ambiente – Ley N° 28611 indica que:

La persona sea, jurídica, pública o privada, o natural, debe encargarse del costo del daño o del riesgo que genere al ambiente. Este costo será de las acciones de vigilancia, prevención, restauración, reparación, rehabilitación y la compensación eventual que se relacionan a la protección ambiental de los componentes que negativamente impacta a las actividades del hombre, por lo que deberá asumir el daño o impacto que genere. (p.21)

La Ley establece claramente sobre las consecuencias que una persona debe pagar por generar un daño al ambiente, esto agrupa una serie de acciones como la reparación de lo dañado, la restauración y otras formas de prevenir mediante este principio que el medio donde vivimos continúe contaminándose, a través de la vigilancia.

Este principio tiene relación indiscutible con el principio de quien contamina paga, porque hacen posible la internalización de costos que se derivan de este derecho fundamental. Al respecto, Lozano (2009) nos dice que:

en aplicación del principio “quien contamina paga”, permitan la internalización los costes sociales derivados de la tutela ambiental o dicho de otro modo, que los costes sociales derivados del deterioro ambiental se reflejen en los precios y recaigan sobre los sujetos que contamina. Esta imputación de los costes resultantes de la lucha contra la

contaminación y a buscar productos y tecnologías menos contaminantes, obteniéndose así una utilización más racional de los recursos del medio ambiente. (p.76)

La relación existente entre el principio de quien contamina paga y la internalización de los costes sociales se deben manifestar en los precios o en actividades donde los sujetos que contaminan, al pagar sepan que es por un daño provocado por su propia actividad. Con la finalidad de que internalicen su mala o exagerada praxis contaminante o de lo contrario busquen medios alternos que sean menos contaminantes y afecten menos nuestro planeta. Esto se consigue sólo con la práctica de ciertas normas establecidas por el Estado, bajo una Política con miras a la protección de este Derecho Fundamental. Por eso, Lozano (2009) afirma que:

El principio así concebido encuentra fundamentalmente su aplicación práctica en las reglas de imputación de la responsabilidad civil por daños ambientales, en la utilización de instrumentos de incentivo de carácter económico del tipo de los impuestos ecológicos orientados a la protección ambiental. (p.76)

El autor, orienta a este principio como una imputación de daños ambientales de la responsabilidad civil que el sujeto contaminador se enfrenta, por eso, los impuestos al que él llama ecológicos, se orientan en la protección. Pero, no es solo imputar la responsabilidad por medio de una obligación pecuniaria; sino es concientizar en la mente de quien ha degradado el ecosistema por su propia mano, mediante un instrumento que sólo el Estado con el poder que posee, exija y haga ver que quien daña, paga. Asimismo, Cárdenas (2004) menciona lo siguiente:

Reforzar la idea de internalización de costos ambientales sobre todo en la mente del generador degradante del ambiente, conforme el principio 16 en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, ONU, 1992, que expresa: “Las autoridades nacionales deberían procurar fomentar la internalización de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el contamina debería, en principio, cargar los costos de la contaminación (...)”. (p.173)

Organismos internacionales, exigen que las autoridades de un país fomenten la internalización de costos del medio ambiente, con el criterio de que se debe pagar algo que se ha degradado, con la idea de tomar otras actividades o accionar de tal forma que no sigan utilizando medios o realizando actividades que en el futuro puedan perjudicarlo a él mismo, esto es una acción no fácil, porque el exigir que una persona pague algo no es aceptable y no refleja felicidad ni entusiasmo; pero, si por el coste que paguen y lo que se recaude manifiesten un buen uso que haga entender al ciudadano que gracias a esta carga pecuniaria y el medio donde vivimos ha mejorado en muchos aspectos, se darán cuenta que tal finalidad tuvo éxito y tomarán así mejores decisiones sobre las prácticas que realizan y sus consecuencias que trae consigo hacia el medio ambiente.

Principio de Responsabilidad Ambiental: Es el compromiso que tiene una persona de enfrentarse al daño provocado por alguna actividad que realiza. Estas pueden relacionarse a los quehaceres que el hombre a diario realiza, o la persona jurídica como las empresas o industrias utilizan los recursos naturales. Ejemplo de ello, es una fábrica de golosinas, la parte administrativa, es decir el personal hace uso de papeles, desperdicio de agua, o deja encendido artefactos que continúan gastando la energía; entonces, a parte del mal uso de los recursos que la empresa utiliza, también hay una contaminación de otro tipo referido a las emisiones o desperdicios que esta fábrica utiliza. Este daño, está previsto en La Ley General del Ambiente en el Título Preliminar Artículo IX, expresa que:

El causante sea persona natural o jurídica, responsable de la devastación del medio ambiente y de los componentes que el ambiente posee, inexcusablemente se obliga a adoptar las medidas de rehabilitación, restauración o reparación de lo ocasionado, con la finalidad de compensar aquellos daños que ha ocasionado; además, de otras responsabilidades según el caso que corresponda. (p.22)

Márquez (2003) menciona que “La responsabilidad ambiental significa obligar a quien ocasiona el agravio ambiental, es decir, la persona contaminadora, asume el pago de la reparación de los daños. Asimismo, este principio implica prevenir internalizar los costes del medio ambiente” (p.63).

La legislación comparada medioambiental relaciona a este principio con el de quien contamina paga y de prevención. Pues, lo cierto es que todos estos principios se relacionan y traen consigo lazos inseparables. En el Manual Para La Formación En Medio Ambiente (2008) cita a la legislación española lo siguiente: “Ley 26/2007, 23 de octubre de responsabilidad ambiental, menciona que su régimen jurídico administrativo de responsabilidad es de tipo objetivo e ilimitado relacionado al principio de quien contamina paga y de prevención” (p.131).

La actividad del Congreso seguirá siendo indispensable para tomar iniciativas que se relacionen a adoptar medidas que realicen el control que se han conformado o conforman de la contaminación y consigo la contaminación (Valverde, 1994).

Imputar responsabilidad a alguien que ha provocado un mal es indispensable, puesto que hace ver al sujeto que debe actuar de forma distinta, cuando el estudioso Valverde en 1994 se expresa sobre este principio, pues lo relaciona con las medidas de control de la contaminación ambiental.

Principio de Equidad: La Ley que regula el Medio Ambiente en su Título preliminar referente a los principios, en su Artículo X, referente a la equidad como principio ambiental, nos dice que:

Quién debe contribuir a eliminar la pobreza, disminuyendo desigualdades económicas y sociales existentes en la sociedad, será parte del dicho y aplicación de políticas públicas ambientales. Por ello, el Estado es quien puede adoptar, además, programas y/o políticas de acciones afirmativas, siendo el agrupamiento lógico de medidas de carácter temporal con el fin de corregir la realidad de los miembros del grupo, donde se destinan tanto en su vida económica o social, para lograr la equidad efectivamente deseada. (p.22)

La equidad o igualdad es un principio del medio ambiente, el artículo citado de la Ley que lo regula, refiere que es el Estado encargado de tomar las medidas necesarias para disminuir las inequidades a través de sus políticas públicas, para poder corregir la realidad que puede afectar a un determinado grupo.

Asimismo, Cafferatta (2003) dice al respecto que, el “Principio de equidad intergeneracional: identifica a los responsables del ambiente deben luchar por el goce y uso adecuado de este para los presentes y futuras generaciones” (p.29).

Luchar por el disfrute y goce del medio ambiente es también un derecho de las futuras generaciones, por eso al establecer la equidad, no solo permitirá identificar a los responsables; sino, exigirá que el aprovechamiento sea de forma equitativa y prudente para que las personas del futuro también gocen de ello.

Hay distintas formas de contaminación, pero se debe designar la culpa a quien contamina pues, es una expresión equitativa decir que va relacionado con lo que ha dañado. Al respecto, la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT, 2002, p.146) Expresa que “este principio se sustenta en recuperar de un espacio contaminado obligando a asumir su responsabilidad, a quién lo provocó por no haber sido cauto en su aprovechamiento”

Un ejemplo de esto, es cuando un hijo en casa rompe un florero y la madre le exige que compre otro, lo ideal y justo sería que el hijo compre un florero de un costo equitativo o que se asemeje al precio del que malogró inicialmente. Por ello, recuperar el ambiente contaminado, es muchas veces imposible, pero eso no significa que quien lo provocó no deba asumir su responsabilidad, por no ser o haber sido cauteloso cuando en sus manos por medio del uso o disfrute estuvo el deber de cuidarlo.

Principio de Gobernanza Ambiental: En La Ley del Medio Ambiente, en su artículo XI, menciona que este principio:

Es sobre el diseño y aplicación de políticas de gobernanza ambiental, es decir políticas públicas que dirigen a la sintonía de normas, políticas, instituciones, herramientas, información y procedimiento que sean posible el aporte y participación que está integrada por actores públicos y privados, sobre el manejo de conflictos, toma de decisiones, construcción de consensos, respecto de la seguridad jurídica y transparencia de manera responsable. (p.22)

A partir de la gobernanza ambiental en sus procesos, este principio debe guiar y ser la vertiente para poder alcanzar la sostenibilidad de una sociedad. Por lo que, no solo se

debe enfocar al daño que producen de forma aislada, sino prolongar una visión que permitan una administración pública integral sobre el uso de los recursos naturales.

Las Externalidades: Existen en la doctrina, dos tipos de externalidades, las negativas y las positivas. Esto es concerniente a lo que sucede con el medio ambiente y, sobre todo, cómo el hombre se comporta con el medio ambiente. Por eso, es preciso señalar, que las externalidades, promueven el desarrollo y bienestar, por lo tanto, no deberían oponerse a los procesos productivos; sino, evitar las posiciones absolutistas sobre lo que, lo impide. “Las externalidades o efectos externos son uno de los casos en los que el mercado falla (...) La contaminación del agua de un río por una fábrica es un ejemplo de efecto externo negativo.” (Gutiérrez, 2006, p.155).

El problema que surge de aquello que contamina, es para lo que estaría asociado a la externalidad negativa, cuyo análisis ocasiona preocupación para aquellos que desean conservar el medioambiente, y lo considera como un bien erga omnes de carácter obligatorio.

Siendo así, que el problema de la contaminación ambiental demuestra a la externalidad negativa que en muchas ocasiones ha sido objeto de estudio, por lo que sus resultados ocasionan preocupación; ya que, lo que todos queremos, es conservar el medio ambiente., lo que es una necesidad pública y mantener su equilibrio es un deber de todos, y más aún de aquello que lo contamina. Pues, esa es la razón de los tributos como instrumento al servicio del objetivo proteccionista.

Estos impuestos, no solo reducen la contaminación, sino que, inciden en las conductas de los que contaminan y no son conscientes del daño que ocasionan, induciendo así conductas positivas para el respeto del medio ambiente. Además, de los beneficios por los ingresos económicos que también coadyuvan a la disminución contaminante, contribuyendo al coste de gastos para distintas actividades.

Además, que los tributos son de obligatorio cumplimiento, y la persona obligada a contribuir, debe hacerlo en el periodo por el que está afecto, además, indirectamente se reflejaría aquella contraprestación que no es más que disminuir o detener el avance de la contaminación, estando también reflejado en la internalización de costos, sobre los servicios u objetos que perjudican el medioambiente. De esta manera, esto se adecua

perfectamente a la aplicación del Principio de “Quien contamina paga” como a la incorporación de nuevas políticas económicas y ambientales.

Entonces, esta imposición, es para que aquellos los consumidores y/o productores, o usuarios modifiquen, cambien y/o reemplacen su comportamiento negativo contaminador, direccionado a un uso de recursos más “eco-eficiente”; que incentive a innovar y a realizar cambios estructurales que refuercen el cumplimiento legal, tan solo con el objetivo conservacionista.

Las externalidades, corregidas por la incorporación de impuestas, también son una fuente potencial para incrementar los ingresos al fisco, cuya utilización es mejorar el gasto en medio ambiente. No obstante, suele ser un instrumento de política efectivo que abarca prioridades ambientales actuales, por aquellas fuentes de contaminación difusas, tales como el transporte, los residuos sólidos, o químicos.

Por tal motivo, que un país tenga una fiscalidad ambiental, es significado de que presenta impactos ambientales que merecen la participación del Estado frente a este problema, utilizando una política tributaria ambiental, que contribuya a disminuir, detener y si es posible, eliminar los impactos, todo ello, con el costo que el medioambiente merece.

### **Medio Ambiente**

Cuando escuchamos la palabra medio ambiente, muchas veces imaginamos un espacio natural, verde, limpio, y con diversidad de colores propios de la naturaleza. Esta imagen, que se nos viene a la mente, es propia de un oasis donde el hombre desea vivir. Sin embargo, la realidad se torna distinta cuando vemos que nuestro hogar está siendo deteriorado por nuestra propia mano.

El medio ambiente, es aquel espacio donde el hombre desarrolla sus actividades, donde los seres vivos cumplen sus funciones biológicas de manera natural. También, podemos decir, que es un espacio de expresiones sociales y culturales. Pero, lo relevante en esto es que el hombre aprovecha sus recursos, tales como; aire, tierra, agua, la energía, entre otros recursos importantes para el desarrollo del hombre y sus actividades.

## **Contaminación Ambiental**

La contaminación es un mal, un efecto o consecuencia negativo al medio ambiente, que puede dañar todo o en parte un ecosistema. Esto, ha generado preocupación en varios países por los distintos fenómenos producto de la contaminación, uno de ellos es; el calentamiento global, esto se da a conocer por la intervención de un científico Sueco Svante Arrhenius quién en 1896 pronunció por primera vez, que eran los combustibles fósiles los que iniciaban o impulsaban el calentamiento de la tierra; es decir, aquellos gases como el dióxido de carbono ( $\text{CO}_2$ ) que provocan un aumento del  $5^\circ\text{C}$  de la temperatura normal, verificándose en el año de 1987 que este incremento de gases, generaban el efecto invernadero químico haciendo que se deshielen los glaciares, varíe el clima, aumente la temperatura. Quiere decir, modificando todo el medio ambiente y alterando la vida en todos sus aspectos. La salud de las personas y de todos los seres vivos, está comprometida por los causantes de la contaminación del aire, “La OMS señala como principales fuentes de contaminación del aire los compuestos orgánicos, el dióxido de carbono, ácidos, hidrocarburos, disolventes, [...] etc., procedentes de la combustión, de los motores de los automóviles [...]” (Amestoy, 2010, p.73).

Entonces, de acuerdo al Calentamiento Global consecuencia de la Contaminación, estos gases son aquellos emitidos en su mayoría por la industria y por el parque automotor.

En los últimos años, el incremento indiscriminado de vehículos, no sólo ha sido molestia por la congestión vehicular, la molestia y en sí el problema principal sería el efecto negativo que esto produce al aire. El ser humano, para el sostenimiento de su vida y la prosperidad de su salud, está referente a un porcentaje mayoritario del oxígeno que respiramos, pero no cualquier gas sino, la perfecta calidad del aire que respiramos, permitiendo desde un punto de vista biológico, la fotosíntesis de los vegetales, oxigenación de la sangre, entre otras. Es decir, influye relevantemente la salud de hombre.

## **Contaminación del Aire**

La Contaminación atmosférica es muy común en los últimos tiempos, afectando la salud de muchas personas. Siendo un problema que ha sido producido por la emisión de distintos gases contaminantes, tales como; Dióxido de Carbono ( $\text{CO}_2$ ), Óxido Nítrico ( $\text{NO}_2$ ), entre otros gases enemigos del aire. Al respecto, el aire contaminado es una



amenaza potencial para la salud y el medio ambiente, estando vinculado por la contaminación de los gases que salen de los vehículos motorizados. (Tellería, 2005).

No es un asunto muy sencillo, decir que la calidad del aire no repercutirá con la vida del hombre y la subsistencia de los ecosistemas. Las personas, animales y plantas, necesitamos de oxígeno para poder vivir y cumplir con las diferentes funciones. La calidad de esto puede ser positiva o negativa y según los últimos tiempos en que diversos factores contaminan más, pensamos que la calidad es negativa y repercute de esa misma forma con el medio ambiente.

### **Contaminación del Aire Producido por Vehículos**

La contaminación que perjudica el aire, originado por los vehículos debido a las distintas emisiones expulsan, pueden ser: emisiones evaporativas, emisiones por el tubo de escape y emisiones por partículas del desgaste de llantas y frenos.

Las emisiones evaporativas, son aquellas provocadas por la evaporación de combustible, ocurre con frecuencia cuando los vehículos se estacionan y cuando están circulando por las carreteras. Las magnitudes de estas características comprenden aspectos sobre las condiciones de cómo se encuentra el vehículo, factores meteorológicos, geográficos, así como la temperatura del ambiente, primordialmente el vapor del combustible producto de la presión. Estos procesos incluyen: a las emisiones diurnas, ocasionadas en el sistema de combustión de vehículo durante las 24 horas del día generado por los cambios de temperatura., emisiones del vehículo con motor caliente recién apagado, presentes cuando recién se apaga el vehículo, debido al calor residual que origina la volatilidad del combustible., emisiones evaporativas en circulación, es cuando el vehículo está operando., en reposo con motor frío, referente a los componentes de la combustión y su permeabilidad, y durante el proceso de recarga de combustible, cuando en el proceso de recarga existen fugas de vapores por el tanque de combustión.

Las emisiones por el tubo de escape, producidos por la combustión de la gasolina, diésel u otro combustible o biocombustible, que contaminan con diversos gases que salen del tubo de escape, tales como: bióxido de carbono, monóxido, hidrocarburos, óxidos de nitrógeno entre otras partículas como el azufre, el plomo también son liberados por la quema del combustible. Las características del vehículo dependerán a qué gases contaminantes se enfrenta el medio ambiente.

Las emisiones por partículas del desgaste de llantas y frenos, la descomposición, o desgaste de ciertos objetos también provocan contaminación. Si estos se producen por el uso proveniente de otros medios como es el caso de los vehículos, emitirán partículas que contaminarán. En un informe sobre Las partículas que desprenden los frenos y neumáticos contaminantes (Anónimo, 2016) nos dice que: Las partículas que salen del desgaste de embragues, neumáticos, frenos y del polvo del asfalto, representa el 50% de los agentes que contaminan el aire que aumenta de forma relevante.

Los combustibles que estos vehículos utilizan tales como la gasolina y el diésel considerado como hidrocarburos que contienen átomos de hidrógeno y carbono, su proceso de combustión es imperfecto y trae como efecto la emisión de los diversos contaminantes que a continuación son:

Monóxido de Carbono (CO), que es el resultado de la combustión incompleta porque el carbono en el combustible se oxida sólo parcialmente, lo que es dañino no solo para el medio ambiente, sino también que provoca daños a la salud humana ya que, estas partículas a través de la respiración, ingresa al torrente sanguíneo y se adhiere fácilmente a la hemoglobina de la sangre, que recorre todo nuestro organismo llegando a sistemas y órganos importantes como el sistema nervioso (Cerebro) y el sistema cardiovascular (Corazón).

Los Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), los átomos de nitrógeno y oxígeno el aire por las condiciones de la alta temperatura y presión del motor, este gas y otros como el bióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), son precursores de ozono, debido a la humedad del clima y otras características de las mismas, se transforman en ácido nítrico, provocando la lluvia ácida, pudiendo aumentar enfermedades respiratorias, sobre todo a personas susceptibles de padecerlas.

Los Hidrocarburos (HC), son originados por su combustión en el motor, los que repercuten negativamente y con mayor frecuencia en la salud son los que tienen compuestos volátiles (COV), siendo los que preceden del ozono, tales como; el benceno, acetaldehído, que son muy tóxicos para la salud.

Metano (CH<sub>4</sub>), siendo uno de los gases del efecto invernadero, provocado por los vehículos, es mucho mayor al bióxido de carbono para producir el calentamiento.

Partículas (PM), este contaminante es de los que provoca elevados impactos a la salud del hombre, su proceso de combustión se da en el motor del vehículo.

### **Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental**

Las indefinidas formas en las que el hombre contamina el medio ambiente y los problemas que no se desprenden como efecto negativo de lo que el ser humano ocasionan, debe tomar consciencia sobre los costes de la degradación, lo cual empieza a comprenderse que deberían ser incorporados para la evaluación de nuevos proyectos que permitan mejor y disminuir el daño. Es así, que externalizarlos resultaría insostenible, lo que no sería la finalidad.

Como verbo intransitivo se utilizará la forma de definir el significado de contribución en la disminución de la contaminación ambiental, pues bien, una forma ideal es a través de la concientización sobre el uso de contaminantes al tratar de disminuir o mejorar la calidad de estos vehículos. A través de la implementación de un impuesto a los vehículos, sus propietarios buscarán alternativas menos contaminantes que le permitan pagar menos impuesto al reconocer que mientras más contaminante sea su vehículo, más debe pagar. Al respecto de la contribución que esta implementación puede provocar se “requiere la estructuración de tributos que superen las simples metas financieras del Estado, y adquieran valor material de instrumentos que reordenen las conductas económicas y de producción, así como la eficaz protección del ambiente sano”. (Rozo, 2003, p.164).

### **Jurisprudencia Internacional**

Como en nuestro país, la falta de legislación de impuestos a los vehículos por la contaminación que provocan, ha sido necesario citar a la jurisprudencia internacional, que regulan los impuestos ambientales y que, por medio de sus fallos, han resuelto sobre las controversias ocasionadas por estos impuestos.

España: En su Sentencia del 23 de abril del 2013, sobre el Recurso de Inconstitucionalidad 3095-2006, interpuesto por una mayoría de Diputados de un grupo de parlamentarios del Congreso, concerniente a los variados preceptos de la Ley de las Cortes de Aragón 13/2005 del 30 de diciembre, sobre las medidas fiscales y administrativas de estos tributos de la misma comunidad de Aragón. Resaltando los

límites de la potestad tributaria de sus Comunidades Autónomas por la constitucionalidad de un impuesto sobre el daño medioambiental ocasionado por las inmensas áreas de venta (STC 122/2012). En este sentido, el recurso de inconstitucional fue desestimado, debido a que la protección del medio ambiente es mucho más importante, ya que su aprovechamiento es para el bien común, en este caso para las comunidades autónoma.

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Rioja de 2 de mayo de 2014, que confirma la validez de la Orden 7/201 de fecha 23 de marzo de ese año, respecto a la autoliquidación del Impuesto sobre el impacto visual provocado por los elementos de suministro de energía eléctrica y los elementos de redes de comunicaciones telefónicas o telemáticas. Llegando a la conclusión que no hay una evidente infracción de principios constitucionales tales como; reserva de ley, igualdad ante la ley y tributaria, así como seguridad jurídica. Además, identificando como hecho imponible al impacto visual y del ambiente por aquellas radiaciones que provocan las radiaciones; así también, que el impuesto directo, objetivo y periódico, no grava la actividad económica, sino el impacto que tiene frente al medio ambiente. Por lo que, persigue o tiene como finalidad extrafiscal y no netamente para el ejercicio de recaudación.

### **Marco Filosófico**

Tenemos por conocimiento, que dentro de los tributos existe una clasificación; entre ellos, se encuentran los impuestos, que en su mayoría brindan ingresos al Estado, suficientes para realizar las actividades que demandan un alto presupuesto con la finalidad de satisfacerlas, ejemplo de ello, la infraestructura de las ciudades, la prestación de servicios, entre otros. La obligación de estos, conlleva a hacernos la pregunta, de que si realmente es necesario crear más impuestos para cubrir estas necesidades o crear impuestos para corregir comportamientos. Al respecto de los impuestos, se precisa que: “(...) la versalidad implica que los impuestos sean establecidos sin distinción de personas entre individuos colocados en circunstancias similares (...)” (Martínez, 2003, p.254).

La preocupación por mantener al Medio Ambiente estable, ha permitido que personajes en filosofía se pronuncien al respecto; y, es que esto precisamente nos ocupa conforme al entorno natural y el espacio o lugar donde los seres humanos realizan sus actividades,

donde coadyuvan en mantener su equilibrio y en consecuencia los beneficios para los presentes y futuras generaciones. Al respecto, Carrillo (1998) nos dice que:

(...) Desde el punto de vista de la filosofía moral hay interés en conocer las implicaciones éticas del impacto del hombre sobre el ambiente. Por lo tanto, es necesario enfocar aspectos económicos desde el punto de vista de los filósofos naturalistas, y los esfuerzos de los economistas para desarrollar el criterio de *sustentabilidad*, tanto de un recurso en particular como del sistema económico total (...) Se pretende que dichos aspectos provean una guía moral para la obtención de un comportamiento adecuado en aquellos casos de consumo de los recursos o degradación del ambiente que atentan contra el bienestar de las generaciones futuras. (...). (p.334)

En este sentido, la filosofía moral implica establecer la conciencia a cada individuo sobre el cuidado del medio ambiente, para que el aprovechamiento de sea de forma cautelosa y que el beneficio sea reflejado con las futuras generaciones.

No obstante, a lo que concierne la implementación de un impuesto, ha sido relevante mencionar que la: “Un impuesto ambiental debe influir directamente en el comportamiento de los agentes económicos, por lo que es necesario vincular el pago del impuesto lo más posible con el problema ambiental.” (Moreno, Mendoza y Ávila, s.f, p.23).

Lo que Edgar Faure, quiso expresar con este pensamiento, indirectamente me llevó a la reflexión de los impuestos ambientales; tal es así, que estos por ser de naturaleza extrafiscal, lo que se requiere es que en un principio se recaude mucho, pero luego esta recaudación vaya disminuyendo, en ese sentido se estaría alcanzando la finalidad. Además, que debo acotar que, la sociedad, así como requiere eliminar de la legislación algunos impuestos, también, se requiere crear otros cuya necesidad sea de relevancia constitucional.

### **Marco Histórico**

La presente investigación, tuvo como categorías a la implementación de un impuesto a los vehículos y a la contribución positiva para el medioambiente. Ambos, de manera

independiente, tienen una historia, pero en algún momento por las necesidades, ha sido necesaria su fusión para jugar el papel indispensable de protección ambiental.

En este punto, se describe históricamente la implementación de los Tributos. La Tributación, nace desde hace muchos años y es así como la mayoría de normas y parte de nuestro ordenamiento jurídico, los tributos provienen de la antigua Roma, en efecto, los impuestos también; y, es que debemos reconocer que los Romanos han sido muy inteligentes para organizar su imperio para el sostenimiento socioeconómico y políticamente encabezado por buenos emperadores, según la época. Pero, sin irnos lejos de lo que compete a la tributación ambiental, ésta, no ha sido una novedad de los últimos años. Pues, en Roma, el medio ambiente también conformó parte del jurídico tributario, con la existencia de impuestos sobre el uso de instalaciones de higiene públicas.

Sin embargo, en nuestro país, la Tributación, ha tenido distintos momentos, ocurriendo antes y después de la conquista española. Pues, en el Imperio Incaico, la economía radicaba en el intercambio de bienes más conocido como el trueque; ya que, había una carencia sobre el comercio, la moneda y mucho menos el mercado. Aquí, la acumulación de los recursos era para luego ser redistribuida y consecuentemente satisfacer necesidades de todos los que conformaban el Imperio. Esto, en función al principio de reciprocidad que tiene su establecimiento en tiempos anteriores al Tahuantinsuyo, incrementándose en los lazos familiares; es decir, multiplicando los vínculos de parentesco para hacer posible su continuidad, siendo esta redistribución una función que la efectuaba el jefe de Ayllu, curaca o en su defecto, el Inca. Los encargados de concentrar parte de la producción que luego como ya señalamos líneas anteriores, serían distribuidas a toda la comunidad.

En este sentido es cómo el sistema económico en el Perú Prehispánico mantuvo su organización, el único “movimiento económico” fue a través de los famosos trueques.

La mayoría de los impuestos, que hasta antes del año 2000, eran únicamente con finalidad recaudatoria. Sin embargo, por la necesidad de proteger a otros Derechos fundamentales, tal como es el medio ambiente, como muestra evidente del incremento de la contaminación ambiental.

Aparte de ser la mano del hombre que provoca en mayor porcentaje la contaminación del medio ambiente, esto también es provocado por los desastres naturales siendo ellas;

las tormentas, terremotos y en ocasiones las erupciones volcánicas que en realidad no son muy frecuentes, ya que, en su mayoría, suelen despertar cada cierto prolongado periodo.

Entonces, la contaminación vista desde hace muchos años, y me refiero desde cuándo comenzó a establecerse en ciertos lugares y formar grupos para la supervivencia, con la creación del fuego y herramientas que permitían su supervivencia, comenzó a contaminar poco a poco, y ahora cada vez más.

Pero, no como por medio de la revolución industrial que data del Siglo XVIII, cuando esta comienza a expandirse velozmente a nivel mundial, agotando los recursos de forma indiscriminada, contaminando más, y contribuyendo menos a las mejoras ambientales.

La industria automovilística notó su gran crecimiento en el Siglo XX, después de que, a principios de este siglo, comenzaron con mayor arraigo la perforación de los pozos de petróleo, contribuyendo negativamente a la contaminación a nivel mundial. Es por esta razón, que hasta en la actualidad, el transporte a través de la quema de combustible, provoca la principal contaminación.

Esta contaminación, lo que trae como consecuencia, el indeseable cambio climático – calentamiento global que da como origen y pase al famoso efecto invernadero, gracias al mal exceso de dióxido de carbono expulsados de los vehículos.

Ahora, la imposición de un impuesto ambiental o impuestos ambientales, ha sido implementado en muchos países europeos, siendo Finlandia es uno de los primeros países que creó el impuesto al carbón cuyo fin es proteger el uso de ese recurso, el impuesto que se obligó pagar, fue elevado, creando luego consigo otros impuestos con una finalidad similar a la primera.

No obstante, otros países, también continuaron la línea de protección al medio ambiente, con impuestos. Estos países son:

Finlandia, en el año de 1990. Es el primer país que impuso una medida tributaria, en este caso, a carbón, seguido de una adecuada y progresiva introducción al sistema tributario de la mano con el medio ambiente. Inicialmente, se estableció un monto debido a uso de este recurso. No sólo, fue a este recurso la imposición de una medida tributaria, lo fue también para los vertederos de basura en el año de 1996; así como, a

los vehículos automotores y envases de bebidas, además del consumo eléctrico en grandes plantas nucleares que son considerados como agentes muy contaminantes.

Luego, está Noruega, quien creó el impuesto a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aceites minerales, posteriormente se impuso a otros como el carbón, a la energía, a la piedra caliza, el gas. El transporte también ha sido materia de tributación ambiental en este país, tal es; como a las flotas de abastecimientos del mar, al transporte aéreo nacional. Además, los productos químicos que también emanan contaminantes perjudiciales siendo impuestos a metales; así como, productos químicos industriales, refinería, gas doméstico, cemento e incluso a la pesca.

En Suecia, 1991, se realizó una reforma con una rigurosa neutralidad de los ingresos, basándose en la disminución de distintos impuestos, tales como el de la renta, compensada con el aumento de la base imponible del Impuesto al Valor Agregado, así como, una serie de impuestos ambientales, específicamente al carbón y azufre; además, del impuesto al CO<sub>2</sub>. Se aplicó un impuesto que diferenciaba a tres tipos de combustible diésel con respecto a su contenido en azufre. En este país, han enfocado diversos impuestos para proteger al ambiente.

En Dinamarca se impuso el impuesto a CO<sub>2</sub> para combustibles, también realizaron proyectos para implementar impuestos al consumo de energía

Francia, no se quedó atrás, pues su aventura tributaria ambiental data aproximadamente en el 1999; pero, por el año 2000 se impusieron tributos al aire contaminado por residuos domésticos, industriales y a los sonidos que causaban molestias a los ciudadanos.

Alemania también planeó su reforma tributaria para la energía; conformado por un nuevo impuesto sobre la electricidad y el incremento de tributos a los minerales. Pues, así como muchos países europeos que establecieron estos impuestos como base imponible y hecho generador a agentes contaminantes. Por eso también, Italia fue quien implementó los principales impuestos para los aceites minerales con contenido de carbono, además, de implementarlo al consumo, asfalto natural que se utiliza en plantas de combustión. Pero, es en Suiza, quien introdujo el impuesto para vehículos pesados teniendo como referencia, a la distancia y peso del vehículo, anteriormente este impuesto, sólo se gravaba por el peso.



Ya en el Reino Unido, establecieron aquellos impuestos al combustible para vehículos con el propósito de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y evitar consigo la progresiva contaminación.

A consecuencia de la presencia de un progresivo incremento de afectación al ambiente, se realizaron distintos tratados para conservarlo, tales como:

El Protocolo De Kioto, en el año de 1997.

La Cumbre De La Tierra De Río De Janeiro en 1992.

La Declaración De Estocolmo de la conferencia de las naciones unidas sobre el medio humano de 1972.

Además, es de recordar que la creación o implementación de Tributos Ambientales en la Sociedad ha sido producto de la necesidad de contrarrestar la Contaminación y la destrucción del Medio Ambiente. Siendo así, que los antecedentes pueden encontrarse en aquellos aportes que Arthur Cecil Pigou, realizó. El un estudioso economista neoclásico, que a comienzos del siglo XX fue el pionero que distinguió los costes privados de los sociales de empresa, refiriéndose puntualmente a los inconvenientes medioambientales producto de la contaminación, ello lo llamó (externalidades) del medio ambiente.

En uno de sus aportes, indica que una de las formas para corregir las externalidades, es cuando no caben la existencia de relaciones contractuales que se da por el culpable de contaminar, así como, los que se afectan por la externalidad; es decir, el Estado, si así lo requiere, puede impulsar o inhibir las inversiones en ciertas actividades, siendo las formas más conocidas que impulsan y restringen las inversiones, son las primas o impuestos.

Además de esto, incluía el coste decreciente de las industrias, aquellas que no invierten lo suficiente y se pueden incluir por aquellos deben recibir subsidios por esas industrias de coste creciente que, para un conocimiento preciso y exacto, son las que invierten en demasía y por ende pueden verse afectos por la imposición de un tributo. Asimismo, propuso entre tantas alternativas de solución a la disyuntiva de las externalidades, sugiriendo que el Estado mediante la implementación de impuestos correctores podría permitir el equilibrio de costes sociales, beneficios, entre otros que, además, corrijan conductas contaminantes. Por ende, estos impuestos debían estar legislados o regulados

en un ordenamiento jurídico, lo que daría seguridad y el rol de protección del Estado, sería evidente.

### **Marco Conceptual**

**Impuestos:** Son un tipo de tributo por lo que una persona o sujeto pasivo, está obligado a realizar el pago, de manera que el Estado a través de una norma, determina el tipo de impuesto, la base imponible, el hecho imponible, los sujetos de la obligación tributaria.

**Impuestos Ambientales:** Es un tipo de impuesto con finalidad extrafiscal, que tiene por fin la protección del medio ambiente. Es un impuesto, que carece de finalidad recaudadora.

**Contaminación Ambiental:** Es aquella consecuencia producida por el uso o abuso indiscriminado de los recursos ambientales. Asimismo, es un efecto de la falta de conciencia de proteccionismo por parte de todos los sujetos encargados de mantenerlo equilibrado para su duración, trayendo como resultado el deterioro del mismo.

**Contaminación Vehicular:** Es un tipo de contaminación ambiental, producto de la emisión de gases y otros originados de los vehículos, específicamente aquellos que son motorizados, mayor antigüedad y aquellos que utilizan combustibles más contaminantes. Alterando el cambio climático con efectos posteriores atroces al incrementar el calentamiento global.

### **1. 3.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

Toda investigación inicia por la presencia de un problema, el cual se pretende solucionar. En ese sentido, “La investigación parte en determinar lo que se busca investigar, solucionar un tema de interés y encontrar la solución o respuestas de un determinado problema.” (Monje, 2011, p.23). Es por ello, que ante la formulación o planteamiento del problema es indispensable que en la investigación se resuelva. Asimismo, “El planteamiento del problema comprende el *propósito general* de la investigación, una breve referencia al “estado de la cuestión”, el tema objeto de estudio, las preguntas de investigación y una justificación de por qué se pretende llevar adelante la indagación.” (Reguera, 2008, p.39).

Estando presente en esta investigación, el problema jurídico; general y específicos que a continuación fueron:

### **Problema General**

¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

### **Problema Específico 1**

¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III (Vehículos, grandes, pesados) reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

### **Problema Específico 2**

¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuiría la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

## **1. 4.- JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO**

La justificación jurídica de la presente tesis, explicó la relevancia de esta investigación, teniendo en cuenta que la justificación: “Es la argumentación que permite saber y hacer saber por qué es importante realizar el estudio. Situar bien por qué se emprende la tarea, qué se busca reformar y por qué.” (Jiménez y Carreras, 2005, p.34).

Como en toda investigación, lo que se busca es resaltar su importancia. Utilizando las razones del porqué se realizó la investigación, debido al nivel de contaminación ambiental producido por los vehículos que forman parte del parque automotor, dado que en la actualidad se ha incrementado la afluencia de vehículos y éstos por el mismo desgaste del uso, emiten gases que se quedan en la atmósfera originando cambios negativos. Los propietarios conscientes de lo que provocan, no aplican el principio ambiental de quien contamina paga, y esto se debe a que el Estado no les obliga a través de un impuesto a los vehículos con finalidad ambiental, siendo el objetivo del estudio determinar de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, en el Perú, 2018.

La investigación llevada a cabo, es para beneficio del Perú, específicamente en ciudades más contaminantes, en este caso, la Ciudad de Lima, donde la contaminación del aire, el cual todos respiramos, que incluso a través de la observación se advierte el nivel de contaminación, cuando estamos en el tránsito o sentados en medio de una congestión vehicular, generando incomodidad a la población; ya que, vulnera derechos fundamentales como el medio ambiente equilibrado y la salud. Esto servirá a los ciudadanos concientizarse para la conservación del ambiente, conocer que quien contamina y daña, debe pagar, para que, al conservarse y evitar daños a nuestro hogar, no se vean afectadas las futuras generaciones.

Asimismo, se realizó un análisis por medio de las entrevistas, análisis de fuente documental, encuestas, a los especialistas que dieron respuesta a la investigación, resolviendo de esta forma, las respuestas propuestas en los objetivos. Esto, ha sido indispensable en la medida que se dio a conocer los resultados.

Esto fue posible, ya que la presente tesis tuvo un enfoque cualitativo, y los métodos para interpretar cada técnica de recolección de datos, nacieron de este tipo de enfoque, con lo que se llegó a dar respuesta a los objetivos propuestos.

## **1. 5.- SUPUESTOS/OBJETIVOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

Se entiende como supuesto, según los autores, Ortegón, Pacheco y Prieto (2005) lo definen como: “[...] las condiciones suficientes para obtener los resultados. También definen la sostenibilidad del resultado [...]” (p.41).

Por lo que, se ha precisado que los supuestos son los siguientes:

### **Supuesto General**

La implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría de forma eficaz en la disminución de la contaminación ambiental, en Lima, 2018, debido a la distribución de la recaudación del impuesto con finalidad de protección ambiental, mejorando el transporte público y concientizando al contribuyente a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes.

### **Supuesto Específico 1**

La implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M2 y M3, Clase I, II, III, reducirían de manera beneficiosa la contaminación ambiental, en Lima, 2018, por la contribución económica extrafiscal que el contribuyente estaría obligado a pagar. Además, conocerá que mientras más contaminante sea su vehículo, deberá pagar más un impuesto, evidenciándose el principio de “quien contamina, paga”, cumpliendo así con lo dispuesto por el Artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú.

### **Supuesto Específico 2**

La implementación del impuesto a los vehículos, disminuiría positivamente la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, en Lima, 2018; ya que, la imposición de este impuesto obligará a los contribuyentes a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos sobre las emisiones de gases que éstos expulsan, favoreciendo al aire con la disminución de la emisión de los mismos, generando así el aseguramiento por el respeto de vivir en un ambiente equilibrado, Derecho Constitucionalmente protegido en el Artículo 2, inciso 22 de la Carta magna.

### **Objetivo General**

Respecto a los objetivos Generales: “Son aquellos que se establecen como troncales, es decir, aquellos sin los cuales ni el marco teórico, ni la finalidad del trabajo es consistente” (Calderón y Alzamora, 2010, p.25).

Es por ello, es importante establecer el objetivo general, que es:

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

### **Objetivo Específico 1**

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

### **Objetivo Específico 2**

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

## **II. MÉTODO**

## **2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

En el presente trabajo de investigación se aplicó el método de enfoque cualitativo, que tuvo por finalidad comprender y profundizar fenómenos que se producen en el contexto de nuestra sociedad, teniendo como característica su flexibilidad. Asimismo, el diseño ideal que se eligió para la presente investigación es de teoría fundamentada. Es un diseño de investigación, cuyo soporte teórico reside en la relación entre un sujeto que busca la comprensión de un objeto a investigar mediante "las acciones y significaciones de los participantes de la investigación" (Barredo, 2013, p.272). Lo anterior implica que el investigador "recoge, codifica y analiza datos en forma simultánea". La teoría fundamentada, es propio del enfoque cualitativo y que permite generar un nuevo conocimiento a partir de las propiedades de un objeto. Además, esta teoría es una forma inductiva en la que, el sujeto que tiene a cargo la investigación, realiza una teoría y la desarrolla de manera sistemática con el apoyo de la recolección y métodos de análisis de datos, que permitan comprender el porqué de los sucesos que pasan en la realidad de una sociedad, siempre con la participación de las personas que están involucradas. Adicionalmente, la aplicación por medio de la recolección de datos, con su respectiva discusión e integración de forma conjunta que pueda ser útil para la comprensión de los datos e información que se adquirió para alcanzar el conocimiento del fenómeno que se está estudiando. Siendo así, que se consideró para la presente, el tipo de investigación descriptiva, ya que se pretendió delinear y dar origen a teorías y conocimientos para luego describirlo.

A continuación, se describen los distintos tipos de investigación en el enfoque cualitativo:

### **Tipo de investigación**

#### **Descriptiva**

En la presente tesis consideró conveniente aplicar el tipo de investigación descriptiva, porque se permitió reseñar y dar origen a teorías y conocimientos para luego proceder a describirlo. Ya que, tuvo como característica la observación, encuesta u otro método que ayudó a recopilar la información para después describirlos.

A través de la investigación descriptiva, el investigador lo realiza para poder describir el comportamiento de un acontecimiento, realizado por sujeto o grupo de sujetos, o

simplemente parte de un suceso natural que conlleve a hacer un juicio describiéndolo, en aplicación de este tipo. (Martínez, 2014).

### **Diseño de Investigación**

El diseño en una investigación es importante, debido a que es el plan principal y general del investigador, donde muestra su estructura primordial y especifica el procedimiento que se ha de aplicar por las categorías presentes en la investigación.

“(…) es una estructura o plano para llevar a cabo el proyecto de investigación (…) coloca las bases para llevar a cabo el proyecto.” (Malhorta, 2004, p.74).

### **Teoría fundamentada:**

Es así, que la presente tesis utilizó el diseño de investigación de teoría fundamentada; ya que, por medio de este diseño se hizo presente la existencia de una visión que estableció una teoría donde el lector pueda conocerlos, por haber establecido las definiciones para luego poder construir o desarrollar la teoría mediante su estudio. Además, es un estilo perfecto para el enfoque cualitativo.

Para (Kornblit, 2004) la investigación que tiene un enfoque de teoría fundamentada, se acerca íntimamente al área de estudio que se pretende investigar, conlleva hacia una visión de tipo teórico. Esto implica que la teoría sea apreciada por el lector, por los hallazgos o sólo por su teoría. Asimismo, se basa en el procedimiento que permite generar definiciones y desarrollar teorías a partir del estudio de casos, siendo considerado como un estilo para realizar el análisis de tipo cualitativo. Así también, este diseño, tiene una contribución en la conceptualización que cumple dos requisitos básicos. El primero, presenta definiciones abstractas relativas al espacio, tiempo y los sujetos. En segundo, los conceptos o bases tienen una trascendencia teórica. (Trinidad, Carrero y Soriano, 2006).

Aquí se parte de la premisa de que los datos tienen el propósito de generar un planteamiento teórico.

El producto final va a ser la formulación de una teoría sujeta a los rigores de recolección y análisis de datos. Una teoría que pueda explicar, describir, predecir un procedimiento sobre lo que se está investigando.



## **Tipo de Estudio**

### **Investigación Básica**

Esta investigación también es conocida como fundamentada o pura, tiene por finalidad aportar elementos teóricos a los conocimientos científicos (Moreno, s.f). Además, no se preocupa de su aplicación práctica para obtener resultados en su estudio. Asimismo, este tipo de estudio, es aquel donde el investigador va a indagar el desarrollo de un concepto o teoría, que aplique principios, hechos y/o leyes. (Valderrama, 2014). Tiene la característica de elaborar investigaciones teóricas, originales y algunas veces experimentales, para poder adquirir conocimientos nuevos.

Por lo tanto y de acuerdo al estudio que esta investigación realizó y conforme a la finalidad que alcanzó, fue de tipo básica; ya que, a través de los nuevos conocimientos o teorías, lo que se logró fue elaborar una nueva teoría, con lo que se obtuvo conocimientos nuevos.

## **2.2. MÉTODO DE MUESTREO**

Este método permite que no existan parámetros que definan la proporción o tamaño de la muestra, de hacerlo, contradeciría el propio fin de investigación del enfoque cualitativo (Hernández, et al, 2014)

En este punto de la investigación, permitió el proceso ordenado y sistemático, coadyuvando a seleccionar a un determinado conjunto de individuos, permitiendo así también, caracterizar a la población.

### **Población:**

Asimismo, la población es aquel conjunto de cosas o seres que tienen similitud en relación a su comportamiento. (Hernández, 2014)

En tal sentido, la presente investigación, según el título comprende el Perú, sin embargo, no se realiza sobre toda la población que habita en el país, por el gran costo de recursos que se requieren para hacerlo, por lo que, se tomó como referencia o muestra a especialistas en ciencias ambientales, derecho ambiental y derecho tributario.

**Muestra:**

En la presente investigación, relacionada a la implementación de un impuesto a los vehículos y a su contribución para la disminución de la contaminación ambiental, Perú, 2018. Se utilizó tres métodos, siendo la entrevista, el cuestionario y la fuente documental. En el instrumento de guía de preguntas de entrevista, se llegó a entrevistar a un total de diez expertos, tres abogados especialistas en derecho ambiental, un ingeniero ambiental y seis abogados especialistas en derecho tributario.

Para la aplicación del instrumento de guía de preguntas de encuesta, se eligió al azar a veinticinco conductores de distintas marcas de vehículos y transeúntes en la Ciudad de Lima. En la utilización de los instrumentos de guía de revisión de fuente doctrinaria brindada por conocedores del derecho, específicamente derecho tributario y ambiental y todo lo relacionado con impuestos ambientales.

En tal sentido, esta investigación utilizó la muestra no probabilística, considerando que mi población estuvo conformada por especialistas en las materias del Derecho, que han sido necesarios y fundamentales para la recolección de datos que se ha requerido. Este método se utiliza en una investigación, para estimar el tamaño de una porción de la población, dependiendo del tipo de investigación que quiere realizarse. (Bernal, 2006). En su mayoría se pretende estudiar un individuo o una situación, unos pocos individuos o unas reducidas situaciones, el cualitativo pretende profundizar en ese mismo aspecto. Asimismo, se basa en cierta forma sobre las leyes que se aplica su fundamento científico, siendo el cálculo y los números. (Rodríguez, 2005).

**2.2.1 Escenario de Estudio**

El escenario que se realizó en el presente estudio, fue en la Ciudad de Lima, a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, que se encuentran regulados en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, refiriéndose a los vehículos de carga pesada y transporte público, siendo los que, en pésimo estado técnico, contaminan en demasía el aire. En este sentido, los especialistas de diversos municipios y/o conocedores especialistas en materia ambiental y tributario, dieron su opinión conforme a sus conocimientos respecto a la implementación de un impuesto vehicular, a estos tipos de vehículos, que son los más dañinos para mantener el equilibrio del medio ambiente; y, más aun en Lima que es una de las ciudades que cuenta con un parque automotor vetusto y en consecuencia, estos vehículos

han contribuido negativamente con el medio ambiente. Por tal motivo, se ha contado con la información indispensable que específicamente este estudio requirió. Por lo tanto, el escenario del presente estudio resultó apropiado, pertinente y posible.

### **Caracterización de sujetos**

En el presente trabajo de investigación se entrevistó a especialistas en derecho tributario, profesionales especializados en ciencias ambientales, Ingenieros Ambientales, Abogados en derecho ambiental, funcionarios de municipalidades en el área de gestión ambiental, en Áreas de Cobranza Coactiva Abogados especialistas en derecho tributario, quienes coadyuvaron en el desarrollo de la presente investigación.

Metodológicamente se entiende por caracterización de sujetos, a todas aquellas personas que brindarán información de modo directo o indirecto. (Gómez, 2006). A estas personas se les debe describir: profesión, edad, experiencia, sexo, relación con el tema a investigar. Se trata de escoger a las personas adecuadas y las que estén en condiciones de facilitar la información requerida.

Es por ello, que se tomó en cuenta los siguientes criterios de elección de sujetos:

**Tabla 01: Sujetos entrevistados, con experiencia profesional en el tema.**

<b>N</b>	<b>NOMBRE Y APELLIDOS</b>	<b>GRADO ACADÉMICO</b>	<b>EXPERIENCIA LABORAL</b>	<b>AÑOS DE EXPERIENCIA</b>
1	Elman Rosillo Campaña	Abogado Especialista en Derecho Ambiental	- Actualmente, trabaja en la Fiscalía Especializada en Materia Ambiental.	Más de 5 años.
2	Juan A. Parihuaman Paredes	Abogado Especialista en Derecho Ambiental	- Asesor Legal en Asuntos Ambientales, Trabaja en la Fiscalía Especializada en el Medio Ambiente.	Más de 5 años de Experiencia.
3	Miguel Anthony Núñez Aylas	Ingeniero Ambiental	- Consultor en Medio Ambiente. - Trabajó en DIGESA.	Más de 5 años de Experiencia de Ingeniero Ambiental.
4	Mauricio Juan Reyes Baldeón	Abogado Especialista en Derecho Ambiental	- Asesor Legal en Derecho Ambiental, de diversas empresas de explotación de Recursos Naturales, Así como de Empresas privadas.	Más de 7 años de experiencia en la Materia de Derecho Ambiental.
5	Fidel Peña Martínez	Abogado Especialista en Derecho Tributario	- Sub Gerente de Fiscalización Tributaria en la Municipalidad Distrital de Puente Piedra.	Más de 7 años de Experiencia en Derecho Tributario.
6	Claudia Reyes Robles	Abogada Especialista en Derecho Tributario.	- Abogada Resolutor de la Gerencia de Administración Tributaria de Administración Tributaria en la Municipalidad Distrital de Puente Piedra.	Más de 5 años de experiencia como Abogada Tributarista.
7	Miguel A. Ventura Hilario	Politólogo y Abogado Especialista en Derecho Tributario.	- Sub Gerente de Fiscalización Tributaria de la Municipalidad Distrital de Los Olivos.	Más de 7 años de experiencia.
8	Alex Bautista Quispe	Abogado Especialista en Derecho Tributario	- Abogado Ejecutor Coactivo de la Sub Gerencia de Ejecución Coactiva de la Municipalidad Distrital de la Municipalidad de Puente Piedra.	Más de 10 años de experiencia.
9	Jorge Luis Machaca Rodríguez	Abogado Especialista en Derecho Tributario	- Abogado Auxiliar Coactivo de la Sub Gerencia Ejecutoria Coactiva de la Municipalidad Distrital de Puente Piedra.	Más de 8 años de experiencia.
10	Víctor Hugo Felipa Gadea	Abogado Especialista en Derecho Tributario Municipal.	- Abogado en el Área de Fiscalización Coactiva de la Municipalidad Distrital de Los Olivos.	Más de 7 años de Experiencia.

Fuente: Elaboración propia Lima 2018.

### **2.2.3 Plan de Análisis**

La presente investigación denominada La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su contribución a la disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018. Requiere contar con un Plan de análisis o denominado como trayectoria metodológica, consistiendo metodológicamente la forma de cómo se desarrolla toda investigación; es decir, depende del diseño de investigación que se ha usado, siendo en el presente caso, el de Teoría Fundamentada. De acuerdo a este estudio, se ha planteado en líneas anteriores la parte metodológica que se llevará a cabo y que permitirá obtener los resultados y objetivos de investigación que se obtuvieron.

Análisis en tiempo pasado respecto a los datos, fechas códigos información de los entrevistados de los documentos.

### **2.3. RIGOR CIENTÍFICO**

La presente investigación cualitativa de La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su contribución en la disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018. Ha sido debidamente validado por seis expertos, conforme lo indica el presente cuadro:

#### **Técnicas e instrumento de recolección de datos**

Los instrumentos, se usan como medio de recolección y registro de información. Así, representan el camino por el cual se impone una relación entre dos sujetos, el investigador y el consultado para conseguir los datos, siendo estos las entrevistas, la observación y análisis de documentos y el cuestionario (Monje, 2011). Por ello, se busca obtener los datos que lo conviertan en el conocimiento y la información. En esta investigación de tipo cualitativa, no buscó medir las variables, porque en primer lugar se le conoce como categorías. Lo que se buscó fue obtener datos, para luego emplear las técnicas de análisis idóneas para lo que deseamos comprender y analizar. Afirmando lo antes dicho, los instrumentos a que se utilizaron fueron los siguientes:

Guía de preguntas de entrevista.

Guía de Encuesta-Cuestionario.

Análisis de fuente documental: doctrina, legislación y jurisprudencia.

En el desarrollo de esta investigación se empleó como técnicas de recolección de datos:

**Entrevistas:**

La entrevista es una técnica de comunicación interpersonal que se realiza entre dos personas: el investigador y el sujeto de estudio, cuyo propósito será recolectar la información que necesitamos en la investigación. Tiene como objetivo adquirir respuestas que apoyan sobre el problema de la investigación. Es por ello, que se considera como una técnica personal donde el consultado brinda ciertas opiniones, conocimientos, proyectos a futuro, etc. Pero, para obtener una respuesta necesaria y puntual, es importante realizar preguntas adecuadas (Martínez, 2011). Por ello, se define como la reunión entre dos o más personas cuya comunicación puede ser íntima, abierta y flexible.

**Cuestionario:**

En la presente investigación, se utilizó un cuestionario, que permitió recopilar información necesaria para las conclusiones. Siendo así, que esta técnica se usa para un público numeroso y con preguntas cerradas. El diseño del cuestionario es una etapa importante en este proceso de la investigación, donde este debe ser primordial para que se logren los objetivos propuestos (Fernández, 2004). Asimismo, es utilizado en cualquier investigación donde se pretende interrogar a los sujetos necesarios para adquirir la información necesaria, siendo esta herramienta fundamental que responde a la fiabilidad y validez (Pulido, et al, 2007).

**Análisis de Fuente Documental:**

Por medio del método científico, a través de un análisis de la información expresada en documentos, respecto a un determinado tema que propone diferencias, relaciones, posturas sobre el conocimiento de un determinado tema objeto de la investigación. (Bernal, 2006). Además, el análisis documental comprende un análisis de fuente doctrinario, normativo y jurisprudencial. Por lo que, este tipo de análisis puede ayudarnos a complementar y validar la información adquirida, además de las otras técnicas de recolección, por representar una actividad organizada, sistemática que examina las herramientas textuales que comprenden varias modalidades. (Bisquerra, et al, 2009).

Por lo tanto, en el presente trabajo de investigación, consideró pertinente utilizar de forma científica las técnicas de recolección de datos; la entrevista a los expertos descritos en la muestra y el análisis documental y las encuestas para los propietarios de los vehículos. Todas estas técnicas, fueron indispensables para poder recolectar la información necesaria que dio respuesta a las interrogantes plasmadas.

### Validez del Instrumento

En toda investigación, la observación de los expertos sobre las técnicas de recolección de datos que el investigador va a realizar, será relevante. Es por ello, que la validez del Instrumento se obtuvo a través del juicio de expertos, quienes aplicando sus conocimientos y experiencias validaron la formulación de las entrevistas de esta investigación.

Los profesionales a cargo de la validación fueron los siguientes:

**Tabla N° 02: Validez del instrumento de guía de preguntas de entrevistas**

Cuadro de Validación de Instrumentos			
GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTAS			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Preguntas de Entrevista	Mario Gonzalo Chavez Rabanal		Docente Temático
	Michael Trujillo Pajuelo	Docentes de la Universidad Cesar Vallejo	Docente Metodológico
	Ángel La Torre Guerrero		Docente Temático y Especialista en Derecho Tributario

Fuente: Elaboración propia Lima, 2018

**Tabla N°03: Validez del instrumento de guía de análisis de fuente normativa**

Cuadro de Validación de Instrumentos			
GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE NORMATIVA			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Preguntas de Cuestionario	Mario Gonzalo Chavez Rabanal	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	Docente Temático

Fuente: Elaboración propia Lima, 2018

**Tabla N°04: Validez del instrumento de guía de análisis de fuente Doctrinaria**

<b>Cuadro de Validación de Instrumentos GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCTRINARIA</b>			
<b>Instrumento</b>	<b>Validador</b>	<b>Cargo o Institución donde labora</b>	<b>Tipo de Docencia</b>
Guía de Análisis Doctrinario, Normativo y Jurisprudencial	Mario Chavez Rabanal	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	Docente Temático

Fuente: Elaboración propia Lima 2018.

**Tabla N°05: Validez del instrumento de guía de Cuestionario**

<b>Cuadro de Validación de Instrumentos GUÍA DE ANÁLISIS DE ENCUESTA - CUESTIONARIO</b>			
<b>Instrumento</b>	<b>Validador</b>	<b>Cargo o Institución donde labora</b>	<b>Tipo de Docencia</b>
Guía de Análisis de Encuesta - Cuestionario	José Jorge Rodríguez Figueroa	Docentes de la Universidad Cesar Vallejo	Docente Temático
	César Augusto Israel Ballena Eleazar Armando Flores Medina		

Fuente: Elaboración propia Lima 2018.



## **2.4. ANÁLISIS CUALITATIVO DE DATOS**

En base a la descripción de la realidad problemática, los mismos que han sido debidamente analizados, interpretados, argumentados, teniendo como fuente a las personas entrevistadas y lo más relevante, el análisis documental que se ha realizado. Siendo así, que, en la presente investigación, se utilizó lo siguiente:

### **Métodos de análisis de datos**

Una vez que se ha obtenido los datos ofrecidos por la técnica de recolección de datos en la presente investigación, a través del método o métodos de análisis de datos, se seleccionó el más, o los más indicados para poder dar respuesta a nuestros objetivos y corroborar las tentativas respuestas expresadas en los supuestos.

El investigador debe conocer los procesos y actividades acogiendo a la información o formas de cómo adquiere los datos. (Guerra-López, 2007). Para el análisis de los datos obtenidos, se puede realizar por los distintos métodos de recolección de datos.

Según la investigación realizada se utilizaron los siguientes métodos:

### **Método Inductivo:**

Se utilizó este método, ya que, esto implicó que de una conclusión específica, obtuviera una conclusión general. El método inductivo, es una serie de pasos que con el estudio de casos específicos se adquieren conclusiones o juicios que se relacionan o explican el propósito de la investigación. (Rodríguez, 2005). Además, utiliza la experimentación, el estudio de las relaciones existentes entre ellos y la observación hacia estos fenómenos. Por ello, este método es adecuado para el análisis, donde inicia con la inmersión de leer y releer las notas y textos, por este medio el investigador detecta los temas que surgen y comienzan, una vez codificado e identificado, la información obtenida será analizada para cada categoría, por lo que busca el significado básico de los pensamientos, comportamientos para luego interpretarlos. (Ulin, Robinson y Tolley, 2006). Asimismo, este método inicia de lo particular a lo universal, donde se analizan casos particulares para llegar a conclusiones generales, donde la observación y la experimentación son indispensables para alcanzar el objetivo de descubrir teorías y generalizaciones por medio de las observaciones sistemáticas de una realidad; por eso, se utiliza en los estudios experimentales y descriptivos. (Martínez, 2014).

### **Método Hermenéutico:**

Cuando en una investigación, se utiliza este método para la interpretación y comprensión de contenido textual, no sólo por los documentos escritos e impresos, sino a todo lo que le da sentido a la actividad del hombre. Este método deriva de Hermes el mensajero de los dioses griegos, quiere decir que está relacionado con la información que se lleva sobre lo que se ha adquirido en la técnica de recolección de datos (Martínez y Calva, 2006). La hermenéutica es la actividad que busca comprender el significado general de las cosas. La comprensión del sentido es usualmente asimilada a un círculo o a una “reflexión” hermenéutica que supone, en el punto de partida, un “pre juicio” de parte del intérprete.

### **Método Analítico:**

Se sabe que analizar comprende revisar por medio de la investigación lo que se ha obtenido para llegar a una conclusión. Este método de análisis de datos, permite desmembrar de un todo, los elementos y las partes de lo que provoca un fenómeno o problema. Nos dice al respecto (Rodríguez, 2005) que se aprecian las características de un fenómeno y luego se analizan uno por uno, individualmente. Por ello, a partir de este método se podrá conocer el objeto de estudio para luego poder explicarlo, realizar analogías y así llegar a una comprensión y establecer una nueva o nuevas bases o teorías.

### **Método Interpretativo**

Este método nos permite interpretar el contenido esencial sobre ciertos temas. Asimismo, los autores (White y Epston, 1993) precisan que los estudiosos en ciencias sociales, utilizan este método cuando estudian hechos por lo que comprendemos el mundo. Debido a que desconocemos la realidad objetiva y por eso se necesita realizar una interpretación. Asimismo, (Della Porta y Keating, 2013) advierten que, en una investigación cualitativa, al aplicar la interpretación, quiere decir que se estudian los objetos de forma natural, para encontrar sentido e interpretar los sucesos por el significado asignado previamente por las personas.

En consecuencia, de acuerdo a las definiciones brindadas respecto a los métodos de análisis, en la presente investigación se utilizó para cada técnica de recolección de datos, el método interpretativo jurídico, por el cual a través de este método de análisis de datos se empleó a cada una de las técnicas; ya que, se interpretará dando sentido a los hechos conceptualizados

previamente, asimismo, el método hermenéutico, porque mediante la doctrina recopilada en el Instrumento de Guía de Análisis de Revisión de Fuente Doctrinaria, las teorías e investigaciones expresadas en el material escrito por los estudiosos conocedores del tema, se pudo interpretar y comprender textualmente el contenido, además que permitió llegar a la conclusión de los estudios previamente elaborados y parecidos de la presente investigación; el método analítico, se empleó para el análisis del Instrumento de Guía de Análisis de Revisión de Fuente Normativa, de tal manera que permitió analizar nuestra legislación y la legislación extranjera. Este método aplicado para este instrumento, permitió conocer por qué se está investigando este tema, aplicando analogías que establecieron nuevas teorías. En el Instrumento de Guía de Preguntas de Entrevista, se empleó además de la interpretación jurídica, el método inductivo; ya que, fue uno de los métodos más utilizados que partió de una premisa general obteniendo como resultado una conclusión específica. Es decir, por medio de las respuestas ofrecidas por el conocimiento general de los expertos entrevistados, a través del instrumento idóneo, permitió llegar a una la conclusión en especial, que fueron los hechos más importantes en la presente investigación.

### **Unidad Temática y Categorización**

Las investigaciones cualitativas a diferencia de las cuantitativas no cuentan con variables, en este caso al aplicar un enfoque cualitativo hablamos de categorías, que son la parte fundamental del por qué se está realizando una investigación, estas precisan la problemática como tema principal. Al respecto, el desarrollo de la categorización es fundamental en el proceso de la investigación, por que ayuda a observar la estructura, significado, lógica, en determinados casos con el material reunido en el material documental (Galeano, 2004). Por otro lado, para poder realizar la categorización, se debe definir qué son las categorías, siendo parte indispensable de la investigación y que sin su presencia no habría un tema a investigar.

Las categorías planteadas que nos permitieron adquirir el objetivo general, también presenta una subclasificación, que se denomina sub categoría, lo que nos permitió obtener los objetivos específicos para hacer posible el desarrollo de la presente investigación. Como se mencionó, estas categorías se subdividen, siendo consideradas como subcategorías que forman parte de este proyecto. Las categorías aceptan una serie de conocimientos que le dan significado (Pérez, 2004). Es así, que se pueden sub clasificar tales como la sub-categoría, que permitió especificar la categoría superior.

En base a lo antes dicho, para efectos de esta investigación se estableció las siguientes categorías:

La unidad temática se desenvuelve en relación a lo siguiente:

**Tabla N° 06: Categorización**

<p>La implementación de un Impuesto a los Vehículos</p>	<p>La implementación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, gravan de forma directa sobre el daño que ocasionan al medio ambiente, esto a través de las herramientas más efectivas de política ambiental.</p>	<p><b>Los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III (Vehículos pesados)</b></p> <p>Los vehículos pesados, son aquellos que con frecuencia suelen ser más peligrosos debido al kilometraje que recorren y al daño por los gases emitidos al aire.</p>
<p>La Disminución de la Contaminación Ambiental</p>	<p>Disminuir la contaminación ambiental, significa combatir el mal, con el establecimiento de impuestos para las actividades que contaminen el medio ambiente.</p>	<p><b>La contaminación del aire</b></p> <p>Es producida por la emisión de distintos gases contaminantes, que viene a ser una amenaza para el medio ambiente y para la salud del hombre.</p>

Fuente: Elaboración propia, Lima, 2018.

## 2.5. ASPECTOS ÉTICOS

Se guardó absoluta reserva de la información proporcionada por entrevistados y además la información es confiable y sujeta a verificación. Además, se ha considerado que el estilo APA permitió llevar a cabo el citado correcto con la finalidad de evitar el plagio. Por tales motivos, la presente investigación, ha sido realizada respetando la autoría al citar las referencias bibliográficas, utilizando el estilo American Psychological Association (APA). De esta manera, se menciona que una investigación cuando esté bajo los principios de la ética, se deberá tomar en cuenta el consentimiento de las personas (Hernández, 2006). Además, que para el desarrollo humano de la investigación los aspectos éticos deben ir acorde a las normas que establece el manual APA (Rice, 1998).

Por lo tanto, al aplicar el estilo APA estaremos reconociendo el valor de cada teoría, comentario u opinión de los estudiosos, que a través de sus investigaciones y conocimientos han hecho posible sustentar las teorías de la presente investigación.

### **III.- DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS**

En el presente acápite se detallan todos los resultados o los datos que han sido obtenidos y que tienen un estrecho vínculo con las categorías que han sido objeto de análisis en la presente tesis.

Al hacer referencia sobre los resultados de una investigación cualitativa, debemos relacionarlos inmediatamente con el producto que se tiene de dicho estudio, que es gracias a la recopilación de los mismos que procederemos a puntualizar cada una de las respuestas obtenidas del instrumento aplicado – guía de entrevista -, las mismas que guardan relación tanto con el objetivo general, así como también, con los objetivos específicos. Es preciso indicar que, para el desarrollo de este apartado sólo serán consideradas las nociones más importantes que dan respuesta a los objetivos de este trabajo.

Los resultados en toda investigación científica están en base a la compilación de datos, cuya finalidad es para poder verificar y/o comprobar los supuestos que están relacionados a los objetivos específicos y, por ende, a los problemas. Sin perjuicio de ello, los reportes que se adquieren en una investigación de tipo cualitativo, explican con carácter narrativo, forma correcta para presentar los resultados al detalle (Hernández et al, 2014).

En ese mismo orden de ideas, los resultados que paso a exponer están plasmados de forma clara, precisa, de la manera más minuciosa. Por ello, se realizó un análisis minucioso por cada pregunta que permitió alcanzar los objetivos de la presente tesis; de esta manera, contraste distintos puntos de vista, opiniones, comentarios, de especialistas en materia tributaria y ambiental, que finalmente arribó a adquirir el resumen de la intención de este estudio.

### **3.1 DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS DE LA TÉCNICA: ENTREVISTA**

En la recolección de información que se utilizó, a través de nuestro instrumento aplicado, ha sido necesario que se haya dado en tres secciones, conllevándolo en el objetivo general y los específicos, para poder tener una respuesta acertada a los mismos.

Las entrevistas fueron realizadas en los meses de agosto y setiembre del presente año en curso, las mismas que han sido analizadas a partir de los objetivos de la investigación que fueron especificadas mediante una guía de preguntas abiertas.

**Objetivo General:** Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

Se debe exhortar que para haber obtenido la información que permitió aproximarnos a la respuesta de nuestro objetivo general formulado, se realizó cuarto preguntas, de las cuales es preciso indicar, que se ha producido información respecto a este punto. A continuación, mencionamos cada una de las interrogantes realizadas en esta primera sección:

**Respecto a la primera pregunta:** ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Felipa, Bautista, Reyes (2018), respecto a esta pregunta, señala que:

Lo primero que puede hacer, es generar una conciencia ambiental, que se tiene que materializar en su cumplimiento. Y si, ese cumplimiento no se da, llegaría a una coacción de las normas que regulan el impuesto. Además, de contribuir a concientizar a los propietarios de los vehículos a mantener en óptimas condiciones sus unidades; así como, a renovarlos cada cierto tiempo y/o período de manera permanente.

Reyes, Núñez y Rossillo (2018), al respecto nos dice: que por medio de un impuesto ambiental que grave los vehículos, contribuiría eficazmente toda vez que la finalidad es mantener el cuidado del medio ambiente.

Machaca y Parihuaman (2018) menciona al respecto que: gravando el grado de contaminación de los vehículos, entendiéndose, que los vehículos más antiguos, generan mayor grado de contaminación.

Ventura y Peña (2018) refiere que: la implementación de un impuesto que grava a los vehículos contribuiría a disminuir la contaminación ambiental, de la forma que renovaría el parque automotor y en su defecto con su impacto ambiental.

**En cuanto a la segunda pregunta:** ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Machaca, Bautista, Reyes y Felipa (2018) menciona que:

Que un tipo de impuesto ambiental, se distribuiría de modo que, los Gobiernos Locales en todo el país, deberían ser los encargados de la recaudación, puesto que, vehículos contaminantes hay en todo el Perú, claro que es más la afluencia en las Ciudades grandes como Lima, Trujillo,



Arequipa. Sin embargo, los Gobiernos Locales, serían los más indicados para recaudar este impuesto. En ese sentido, se distribuiría de modo consolidando un equipo de Fiscalización Medioambiental Municipal, paralelo con el Ministerio de Transporte, empoderarlo al apartado fiscalizador para llevarlo a un control efectivo.

Reyes, Núñez, Parihuaman y Rossillo (2018), señalan que: no presentan un conocimiento exacto respecto a cómo es la recaudación de los impuestos. Sin embargo, las municipalidades pueden ser una opción, pero creen conveniente que también pueda ser observado por la OEFA. Además, que lo recaudado puede ser utilizado para la construcción de áreas verdes.

Ventura y Peña (2018) refiere al respecto que: este impuesto con su distribución, podría generar el mejoramiento de accesos viales a nivel nacional.

**Sobre la tercera pregunta:** ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Reyes, Núñez y Felipa (2018), nos dice que:

La forma de implementar un impuesto a los vehículos, los protegería al ambiente positivamente, debido a que Lima es una ciudad que en los últimos cinco años ha aumentado la afluencia de vehículos. En consecuencia, disminuiría la contaminación en una ciudad como Lima, entre otras, que tienen un gran mercado vehicular.

Bautista y Peña (2018) manifiesta que: esto generaría una conciencia política, económica y social.

Ventura, Machaca (2018) refiere que:

Protegería al medioambiente de forma muy favorable. Porque, así se renovarían los vehículos de más años de antigüedad y se protegería al medioambiente. Asimismo, se protegería al medio ambiente con desincentivar el uso de vehículos en peores condiciones antiguos y promoviendo la adquisición de vehículos nuevos.

Rossillo, Reyes y Parihuaman (2018) indican que: de forma eficiente, por referirse al principio ambiental contaminador pagador, el mismo que debe obligarse a la persona que contamina para que sepa que su poca conciencia ambiental, traería consecuencias negativas.

**Para nuestra cuarta y última pregunta del objetivo general:** ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Reyes, Machaca y Felipa (2018) al respecto nos dice:

Que los contribuyentes y la población en general optarían por medios de transporte público mejorados como el metropolitano; y, que, además, de que su recaudación podría ser administrado como inversión para otras vías de transporte público. En consecuencia, conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes con desincentivar el uso de vehículos viejos por el uso de vehículos nuevos. La manera de la implementación de un impuesto, permitiría que el ciudadano se traslade masivamente en los servicios de transporte público; a su vez, estos tienen que verse mejorados, implementados y masificados (trenes y subterráneos) para cubrir la demanda.

Bautista, Reyes y Peña (2018) manifiesta que: básicamente se busca un cambio a la calidad de los vehículos, además de los beneficios fiscales.

Núñez (2018) señala que:

En la medida que este impuesto genere ingresos al Estado, se podría utilizar como propuesta a otros medios de transporte; tal como, por ejemplo: El Transporte Funicular, similar a las vías del tren. Esto permitiría disminuir la contaminación, porque las vías de transporte como estas, contaminan menos.

Parihuaman y Rossillo (2018) añaden que:

Las personas que usan vehículos que contaminan más, los darían en algún bono o preferirían venderlo. Ahí se estaría reflejando el cumplimiento del principio contaminador pagador; por lo que, primero lo tomarán como

obligación, luego como una responsabilidad que conllevará a beneficios ambientales.

Ventura (2018) al respecto menciona que: la implementación de un impuesto a los vehículos no generaría otras vías de transporte, sólo renovarían el parque automotor.

**Objetivo Específico 1:** Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categoría M2 y M3, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

Para dar a nuestro primer objetivo específico se estimó conveniente formular cinco preguntas donde a continuación pasamos a exponer las opiniones y distintos puntos de vista de los especialistas:

**Respecto a la quinta pregunta:** ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M2 y M, Clase I, II y III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Felipa, Rossillo y Peña (2018) conforme a esta pregunta, menciona que:

Al igual que en la carga liviana, obligaría a efectuar un correcto mantenimiento a las unidades móviles en mención y su renovación del parque automotor, que deberá ser incentivada por el Estado con la finalidad de disminución, los costos de adquisición de flotas nuevas.

Reyes, Núñez y Parihuaman (2018) respecto a esta interrogante, nos dice que:

Los vehículos de estas características son los más contaminantes, además que, por ser de uso público y/o comercial, los propietarios a fin de aminorar costos, no mejoran sus condiciones técnicas; por eso, con la implementación de un impuesto ambiental a estos vehículos, contribuiría eficientemente a mejorar y/o reducir la contaminación ambiental.

Machaca, Bautista, Reyes (2018) refiere que:

Además de este tipo de vehículos, también se debe considerar el tipo de uso de combustible, siendo el Diésel el más contaminante en el mercado. Por ello, generaría que el contribuyente preferirá contar con vehículos que

utilicen con combustible el GNV o GLP. Por lo tanto, utilizaría combustibles menos contaminantes. Generando así, conciencia ambiental.

Ventura (2018) nos dice en su opinión que: con la implementación de este impuesto a los vehículos de carga pesada y los de transporte público, no reduciría la contaminación ambiental, pero sí detendría la progresiva contaminación y deterioro.

**En cuanto a la sexta pregunta:** ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M2 y M3, Clase I, II y III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Felipa (2018), especifica respecto a esta pregunta que, sí contribuiría a la recaudación extrafiscal. Sin embargo, eso no sería el objetivo de la norma, la cual debería obligar a los Gobiernos Locales una ley distribuido al tributo a crear y mantener áreas verdes.

Reyes, Ventura y Peña (2018), menciona que: la implementación de un impuesto extrafiscal, sí contribuiría económicamente a la recaudación, aunque esa no sea la finalidad de un impuesto ambiental. Sin embargo, la recaudación que es una finalidad secundaria, podría ser utilizada para mejorar el medioambiente.

Bautista, Reyes y Parihuaman (2018) nos dice al respecto: no habría una contribución económica pura, porque lo que básicamente se busca, es recaudar menos. Es allí, como se cumpliría el principio de quien contamina paga.

Machaca (2018) indica que: esa contribución va a ir disminuyendo a medida que se contamine menos. Sin embargo, este tipo de impuesto hace que se pierda la naturaleza de lo que es un impuesto en sí, como denominación tributaria.

Rossillo, Nuñez (2018) mencionan que, su finalidad estaría orientada a reparar el daño que han ocasionado al medio ambiente. Porque, se podría utilizar esa recaudación para sembrar más árboles, ya que, son los que oxigenan el medio ambiente, aparte de eso, lo purifican.

**Respecto a la séptima pregunta:** ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Reyes, Parihuaman y Rossillo (2018) nos dice:

Todos los impuestos son de obligatorio cumplimiento, por lo que, los contribuyentes, es decir, los posibles contribuyentes en caso de una implementación de este impuesto ambiental vehicular, serían obligados a pagarlo, pero sería importante que al momento que ellos efectúen el pago del mismo, tengan por conocimiento que es con la finalidad de proteger el medio ambiente que es contaminado por su vehículo.

Machaca, Reyes, Nuñez (2018) nos dice: De forma positiva, porque recordemos que nuestro país no es industrializado a comparación de otros, por lo que las estadísticas demuestran que la contaminación del aire es por los gases vehiculares.

Ventura, Bautista y Felipa (2018) refiere al respecto que:

Por su misma naturaleza del tributo, el mismo que es obligatorio a los contribuyentes, por lo tanto, al imponerlo los propietarios de los vehículos deben pagar, ya que el no hacerlo trae como consecuencia la ejecución coactiva del vehículo. Siendo así que, se obligaría de la misma forma de recaudación de otros impuestos. Pero la diferencia, es que este es un impuesto que grava a los vehículos y los contribuyentes serían los propietarios de los vehículos. Por lo que, todo aquel propietario de vehículo se encontraría obligado a su estricto cumplimiento.

Peña (2018) al respecto opina: Esta forma sería al igual que los otros impuestos, obligando al contribuyente a pagar como exigencia del Estado y el Poder que tienen los impuestos.

**En cuanto a la octava pregunta:** ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Reyes, Reyes y Peña (2018), indica que: Este es un principio que nace del Derecho Ambiental, y que la finalidad de un impuesto sí demostraría la internalización de costos, con el pago por una externalidad negativa; ya que al concientizar al contribuyente cuando está obligado a pagar por algo que contamina.

Bautista, Ventura, Felipa y Núñez (2018) manifiesta que:

Se demostraría la internalización de costos, es decir el principio de quien contamina paga, con el reemplazo del vehículo o vehículos contaminantes, por los menos contaminantes. Asimismo, con la concientización de los ciudadanos de que, si contamina, pago en beneficio del medio ambiente. En este sentido, permitiría crear conciencia, que la preservación del medioambiente es la finalidad de toda persona natural o jurídica a fin de disminuir el cambio climático.

Machaca, Rossillo y Parihuaman (2018) refiere que: el hecho generador es a la contaminación por vehículos, por lo que se incentivaría el uso de vehículos menos contaminantes. Además, de la revisión técnica que por ley deben realizarse.

**Sobre la novena pregunta:** ¿Con la implementación de un impuesto a los vehículos, se lograría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Felipa, Bautista y Reyes (2018) mencionan que, Sí, efectivamente con la implementación de un impuesto a los vehículos, se lograría reducir el vetusto parque automotor, Lima, 2018. Evidenciándose puntualmente, que sí se reduciría el vetusto o antiguo parque automotor.

Machaca, Núñez y Reyes (2018) refiere que: sería un aporte para promover a reducir el uso de vehículos antiguos.

Ventura, Parihuaman y Rossillo (2018) menciona que: Sí, indudablemente. Ya que, con este impuesto se renovarían el parque automotor.

Peña (2018) refiere que: Si, en la medida que los contribuyentes optarán por no usarlos, comprándose nuevos carros.

**Objetivo Específico 2:** Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

Para dar solución al objetivo específico 2, se estimó conveniente realizar cuatro preguntas, las cuales son:

**Respecto a la décima pregunta:** ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

Felipa, Reyes y Peña (2018), mencionan al respecto que:

De manera positiva, al ser de obligatorio cumplimiento y de aplicarse rigurosamente el control del impuesto a los vehículos, permitiría el control del parque automotor en uso, además de la disminución del aire contaminado, más la obligación de la renovación del parque automotor cada cierto año, debería bajar el índice de masividad muy contaminada.

Bautista, Nuñez, y Rossillo (2018) al respecto menciona: que esta posible implementación conllevaría a la salubridad. Por lo tanto, vivir en un ambiente equilibrado.

Machaca, Reyes (2018) refiere que:

Trasladando una carga tributaria del gravamen al propietario del vehículo (en el pago y en la carga), además se debe tomar en cuenta la periodicidad. En este sentido, este posible impuesto traería beneficios, pero a largo plazo, porque, el reemplazo de vehículos viejos por nuevos, no será de la noche a la mañana. Por tal motivo, al cambiar los vehículos antiguos por nuevos, la emisión de gases contaminantes sería menor, y, por ende, la contaminación sería menos. Sin embargo, hay que tomar en cuenta, que los vehículos no solo contaminan por la antigüedad, sino también, por el tipo de combustible que usen, entonces, también se tendría que gravar conforme al tipo de combustible.

Ventura y Parihuaman (2018) al respecto menciona que: por la aplicación de un impuesto ambiental, y al dejar de utilizar los vehículos de mayor antigüedad o los más contaminantes, no disminuiría la contaminación, pero sí, evitaría a que este avance.

**Sobre la décimo primera pregunta:** ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

Bautista, Felipa y Núñez (2018), nos dice que:

La implementación del impuesto tiene que estar acompañada de un estricto control incombustible del parque automotor, ello contribuiría al obligatorio cumplimiento de una buena y exigente revisión técnica y de la reparación de las unidades móviles. En este sentido, mejorando las condiciones técnicas sería el efecto que trae consigo, pagar menos un impuesto, siendo el impuesto más elevado para aquellos vehículos más contaminantes.

Reyes, Reyes, Rosillo y Peña (2018) menciona:

La contribuyente al verse endeudado por un vehículo antiguo, preferirá mejorarlo o en su defecto cambiarlo. Sin embargo, el Estado deberá promover el cambio de vehículos a través de bonos que podrían ser utilizados para cambiar este tipo de vehículos. Indirectamente, estaría cuidando el ambiente.

Ventura, Machaca y Parihuaman (2018) refiere que:

Por los grados de contaminación o por los años de vida útil de los vehículos, impulsarían a los propietarios renovar sus vehículos. Sin embargo, no mejoraría las condiciones técnicas, porque el contribuyente preferirá comprarse un vehículo nuevo a pagar por uno que le genera mayores gravámenes.

**En cuanto a la décimo segunda pregunta:** ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

Bautista, Felipa y Reyes (2018) nos dice al respecto que:

La implementación de un impuesto no va a variar la emisión de gases, lo que va a variar es el estricto control de las normas ambientales, sí por el contrario el impuesto debería ser gravado a partir del 3ero o 4to año del uso del vehículo hasta un máximo de 6 a 7 años. Además, la disminución de gases es el efecto posterior que trae la disminución de vehículos, siendo que estos son los que contaminan más el aire.



Machaca, Reyes, Parihuaman y Núñez (2018) indican que:

De manera que se estaría cumpliendo con la finalidad, de que contaminao menos, pago menos; en consecuencia, si mi vehículo no contamina, no pago. Siendo que, existiría menos expulsión de gases que sean fatales para el ambiente y la salud de las personas. Así también, aportaría eficientemente en la disminución de las emisiones, pero eso no asegura que un vehículo nuevo también pueda contaminar por eso es necesario que las mismas condiciones técnicas deban ser mejoradas.

Ventura, Rossillo y Peña (2018) nos dice que: aportaría en la disminución de las emisiones de gases de manera efectiva, porque sería moderada, pero no ideal, ya que, lo ideal sería incorporar vehículos híbridos.

**Por último, en la décimo tercera pregunta:** ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Felipa, Rosillo (2018) menciona al respecto que: La implementación de un impuesto no va a variar la emisión de gases con la calidad del aire, lo que va a favorecer es el control de las normas ambientales.

Peña (2018) refiere que: con la implementación de este impuesto ambiental, favorecería eficazmente, ya que, veríamos menos vehículos en mal estado, o más antiguos, además que, al utilizar otras vías de transporte público como subterráneos, trenes, u otros que sean menos contaminadores, el aire sería beneficiado y consecuentemente la salud de las personas.

Bautista, Reyes y Núñez (2018) nos dicen, que:

La buena calidad del aire sería el efecto de la disminución de gases, pero esto ya sería un estudio que deberán realizar los expertos en ingeniería o de calidad ambiental a través de un programa, que permita dar respuesta científica y sensata respecto de cantidades de gases y calidad del aire.

Machaca y Parihuaman (2018) refieren que:

Al implementarse el tributo generaría en el contribuyente a parte de una conciencia ambientalista y/o en su defecto pagar el Tributo. Además, como

la gente no le gusta pagar, apostaría por el tema del no uso de vehículos contaminantes en beneficio del medio ambiente.

Reyes y Ventura (2018) nos mencionan que:

Favorecería sí a la buena calidad del aire, pero, además, con el cuidado del medio ambiente y en efecto, a disminuir el calentamiento global. Asimismo, como en la 12° pregunta, esto va a permitir que, con el tiempo, nuestra atmósfera y con ello, el aire sea menos CO<sub>2</sub>, entre otros gases contaminantes.

### **3.2 DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS DE: FUENTE DOCUMENTAL**

Descripción de los resultados de la técnica del análisis de fuente doctrinal:

#### **Objetivo General:**

Respecto al objetivo general que es: Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018, se ha analizado algunas citas de autores que brindan sus conocimientos respecto al tema a tratar, siendo considerado lo siguiente:

#### **La Implementación de un Impuesto a los Vehículos**

Al respecto, la OCDE (2012), Nos dice:

Los impuestos gravados directamente sobre la contaminación (o los programas de permisos negociables, [...] se consideran generalmente los instrumentos más efectivos disponibles para los formuladores de las políticas ambientales. [...] Ofrecen un incentivo para el desarrollo de actividades de reducción y para innovar en el rango completo de actividades que contribuyen a la reducción de la contaminación. (p. 132)

Asimismo, Pizarro (2016), comenta que:

La tributación ambiental es ya una línea de investigación reconocida en muchos países, en los cuales cuentan con una ardua producción científica sobre el tema y esto se debe al acelerado incremento del calentamiento global. Algunos países han empezado a dictar normas

contables obligatorias que exigen la publicación de información contable medioambiental.

En tal sentido [...] la implementación de los tributos ambientales haciendo que los agentes que producen contaminación ambiental [...] se hagan responsables y paguen por los costos que generan [...]. (p. 37)

El autor Lozano (2009), respecto al principio de quien contamina paga, nos dice que:

en aplicación del principio “quien contamina paga”, permitan la internalización los costes sociales derivados de la tutela ambiental o dicho de otro modo, que los costes sociales derivados del deterioro ambiental se reflejen en los precios y recaigan sobre los sujetos que contamina. Esta imputación de los costes resultantes de la lucha contra la contaminación y a buscar productos y tecnologías menos contaminantes, obteniéndose así una utilización más racional de los recursos del medio ambiente. (p. 76)

**Análisis:** La OCDE que es la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, en uno de sus textos como aporte para el desarrollo, respecto a los impuestos, indica que son instrumentos muy efectivos y favorables dentro de una política ambiental, esto conforme a la evidente contaminación, a ello también lo denomina como programas de permisos negociables. Esto con la finalidad de incentivar actividades que permitan reducir la contaminación. Siendo ello así, se puede visualizar que la implementación de un Impuesto conllevaría a incentivar al desarrollo de actividades que permitan descontaminar.

Por otro lado, Pizarro (2016), precisa que la tributación ambiental no es una novedad y que este tipo de política es aplicada en muchos países, esto debido al calentamiento global. En este punto, es preciso indicar que el Calentamiento Global es un problema ambiental que afectaría a las futuras generaciones; y, parte de la culpa lo comprenden las grandes ciudades contaminantes, específicamente por la contaminación del aire. No obstante, el autor menciona que ya existe la exigente legislación contable para el medioambiente.

Asimismo, al analizar el principio de quien contamina paga, se ha tomado en consideración el análisis de la cita bibliográfica del autor Lozano (2009), que a bien indica que este principio permite la internalización de costes sociales; es decir, por medio del cuidado ambiental producto del deterioro del mismo hace que los individuos paguen por lo que están provocando al medio ambiente, con la finalidad de buscar otros medios que contaminen menos. En otras palabras, es crear conciencia de cada individuo que negativamente está frente al ambiente.

### **Objetivo Específico 1:**

Respecto a la descripción de resultados de Fuente doctrinal, del objetivo específico uno, que es: Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de categorías M2 y M3, Clase I, II y III, reduciría la contaminación ambiental, Lima, 2018. Por tal motivo, conforme a este objetivo, es preciso indicar a la subcategoría uno, que ha sido tomada de la primera categoría, que es -la implementación del impuesto a los vehículos -, consecuentemente, la subcategoría es:

**Subcategoría 1:** La implementación del impuesto a los vehículos de las categorías M2 y M3, Clase I, II y III (vehículos de carga pesada y de transporte público).

En esta subcategoría, lo que se quiere, es dar a conocer que la implementación del impuesto a los vehículos de las categorías M2 y M3, Clase I, II y III, (vehículos de carga pesada y transporte público), que traerá como efecto, la reducción a la contaminación vehicular.

En ese sentido, para el análisis pertinente, citamos a los autores, de la siguiente fuente doctrinal:

Tellería (2005), menciona:

La contaminación del aire representa una amenaza particularmente maléfica tanto para la salud humana como para el medio ambiente, ya que muchas de sus formas, altamente nocivas [...]. En la actualidad, las principales preocupaciones del mundo desarrollado están vinculadas, de forma directa o indirecta, con la contaminación de vehículos motorizados. (pp. 31-32)

Sterner (2007) indican, que: “como gran parte de la contaminación proviene de unos pocos vehículos, concentrarse en los más contaminantes debería ser una forma eficiente de mejorar la calidad del aire.” (p. 282).

La, OCDE (2012), propone:

[...] primero está en combatir el mal ambiental, estableciendo costos para determinadas actividades mediante impuestos sobre la contaminación; la segunda se encuentra direccionada a inducir el bien ambiental, promocionando incentivos positivos; y como tercera categoría, la innovación de adquirir medidas por medio de créditos fiscales y medidas que incrementen su rentabilidad. [...] (p. 131)

Respecto a los causantes de la contaminación del aire, Amestoy (2010) nos dice que: “La OMS señala como principales fuentes de contaminación del aire los compuestos orgánicos, el dióxido de carbono, ácidos, hidrocarburos, disolventes, [...] etc., procedentes de la combustión, de los motores de los automóviles [...]” (p. 73).

**Análisis:** Interpretando los conocimientos el autor Tellería (2005), cuando hace mención de los efectos negativos que trae la contaminación del aire para la salud y para el medio ambiente. En este punto, es preciso agregar además de lo que el autor quiere dar a conocer, es que, aquellos efectos negativos que actualmente son evidentes de identificar, a aquellas enfermedades respiratorias, dolores de cabeza producto del estrés por la congestión vehicular, muy a parte de la degradación de la capa de ozono, que consecuentemente en el futuro traerá efectos negativos de un gran valor que podría hasta incluso ser lamentable. Pero, así como bien lo dice el autor, existe una forma directa y otra indirecta, pero que no deja de relacionarse con la contaminación provocada por vehículos motorizados.

No obstante, Sterner (2007), nos da a conocer para que se contamine el aire, no es necesario un gran número de vehículos; pero, otro grupo de vehículos que infiero, debe ser por su forma. Es así, que la mejor manera de contrarrestar la contaminación, es por medio de la búsqueda eficiente que permita mejorar la calidad del aire.

Asimismo, volvemos a citar a la OCDE (2012), indispensable tomarlo en cuenta, ya que, este organismo establece las pautas dentro de una política ambiental con idoneidad, gracias a expertos que a través de sus conocimientos, hacen posible la

aplicación de alternativas ideales en materia ambiental; entonces, recalca en este punto, que al aplicar costos sobre impuestos a la contaminación y luego direccionarla al bien del medio ambiente, como por ejemplo; los incentivos, y/o medios en materia fiscal que harán el incremento de las rentas, ingresos que serán de gran provecho para la sociedad.

Por último, el autor Amestoy (2010) señala que son las emisiones de los automóviles, los que contaminan eminentemente el aire, afirmando así lo que la Organización Mundial de la Salud ha indicado en su momento.

### **Objetivo Específico 2:**

Sobre el análisis de fuente documental, del objetivo específico dos: Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

Es preciso señalar, que el objetivo específico dos, es tomado de la segunda categoría que es – La contribución en la disminución de la contaminación ambiental –, en este sentido, como subcategoría se tomó a la contaminación del aire que es una de las formas de contaminación ambiental. Es así que, la subcategoría es la siguiente:

**Subcategoría 2:** La Contaminación del aire emitido por los gases vehiculares.

En esta subcategoría, lo que se quiso, es dar a conocer que al implementar impuesto a los vehículos traerá como efecto, la disminución de la contaminación del aire originado de los gases emitidos por los vehículos. En ese sentido, por eso, ha sido pertinente mencionar a la doctrina en cuanto a este punto a analizar.

Por tal motivo, para obtener respuestas, se analizó la siguiente fuente doctrinal:

La implementación del impuesto a los vehículos como consecuencia, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares.

Tellería (2005), menciona:

La contaminación del aire representa una amenaza particularmente maléfica tanto para la salud humana como para el medio ambiente, ya que muchas de sus formas, altamente nocivas [...]. En la actualidad, las principales preocupaciones del mundo desarrollado están

vinculadas, de forma directa o indirecta, con la contaminación de vehículos motorizados. (pp. 31-32)

Sterner (2007) nos dice que: “como gran parte de la contaminación proviene de unos pocos vehículos, concentrarse en los más contaminantes debería ser una forma eficiente de mejorar la calidad del aire.” (p. 282).

La, OCDE (2012), propone:

[...] primero está en combatir el mal ambiental, estableciendo costos para determinadas actividades mediante impuestos sobre la contaminación; la segunda se encuentra direccionada a inducir el bien ambiental, promocionando incentivos positivos; y como tercera categoría, la innovación de adquirir medidas por medio de créditos fiscales y medidas que incrementen su rentabilidad. [...] (p. 131)

Respecto de los causantes de la contaminación del aire, Amestoy (2010) nos dice que: “La OMS señala como principales fuentes de contaminación del aire los compuestos orgánicos, el dióxido de carbono, ácidos, hidrocarburos, disolventes, [...] etc., procedentes de la combustión, de los motores de los automóviles [...]” (p. 73).

**Análisis:** Para el análisis de este objetivo, volvemos a mencionar a Tellería (2005), que, respecto a la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, y estos han sido una forma perversa de contaminar el aire, siendo perjudicial para la salud y para nuestro ambiente y que ésta es una preocupación a nivel mundial vinculado específicamente con los vehículos motorizados. En consecuencia, disminuir el parque automotor sería un ideal complicado, pero una alternativa beneficiosa para el cuidado del medio ambiente, que en consecuencia beneficiará a las futuras generaciones.

### **3.3 DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE FUENTE NORMATIVA**

Respecto a la fuente normativa, se ha tomado al en esta parte de la investigación, al objetivo general, que es en base a la implementación de un impuesto a los vehículos con la finalidad de proteger al medio ambiente. En este apartado, se ha citado a los

siguientes artículos de la legislación nacional; es decir, la constitución que menciona al ambiente equilibrado. Sin embargo, la carencia de una legislación tributaria ambiental, ha sido propicia en esta investigación, citar a la legislación internacional, que evidencian la forma de cómo regulan los impuestos ambientales en cuanto a los vehículos que contaminan al medio ambiente.

En este sentido, el objetivo de – Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018; y, para dar respuesta a ello, se ha tomado en cuenta la siguiente fuente normativa:

La Constitución Política del Perú de 1993, nos dice: “Artículo 2º.- Toda persona tiene derecho a: [...] 22: A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.”

La Ley General de Ambiente – Ley Nª 28611

Artículo VIII de. Expresa que: La persona sea, jurídica, pública o privada, o natural, debe encargarse del costo del daño o del riesgo que genere al ambiente. Este costo será de las acciones de vigilancia, prevención, restauración, reparación, rehabilitación y la compensación eventual que se relacionan a la protección ambiental de los componentes que negativamente impacta a las actividades del hombre, por lo que deberá asumir el daño o impacto que genere. (p. 21)

La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, ONU, 1992:

[...]

Principio 16 en la, que expresa: “Las autoridades nacionales deberían procurar fomentar la internalización de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el contamina debería, en principio, cargar los costos de la contaminación [...]” (p. 173)



Registro Oficial Órgano del Gobierno del Ecuador Suplemento N° 583

“[...] Capítulo I Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Artículo XXX.- Objeto Imponible. - Créase el Impuesto Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.”

La Constitución Española Aprobada en 1978:

Artículo 45, nos dice:

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.
2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, (...). (p. 18)

**Análisis:** En este punto, lo que se ha pretendido, es analizar la forma en que está jurídicamente regulado los impuestos ambientales en diversos países que a bien han sabido implementar formas tributarias de protección ambiental.

En nuestra Constitución del Estado, reconoce como un Derecho Fundamental al medio ambiente; pero, considero que este Derecho, debería tener un artículo especial y más amplio en la Constitución Política del Estado, no obstante, la Ley General del Ambiente N° 28611, regula de forma amplia este Derecho Universal. Pero, sin extendernos en todo lo que regula, el análisis ha sido enfocado respecto a los costos del daño que provoca la contaminación o del riesgo que este produce. Pues, refiriéndome al Artículo VIII que se enfoca a la vigilancia, prevención, restauración, reparación, rehabilitación y la compensación eventual relacionados en su conjunto al cuidado y protección del medio ambiente. Ahora bien, son pocos los países que han implementado impuestos vehiculares, pero con fines ambientales; sin embargo, Ecuador ha establecido en su marco normativo este impuesto que tiene finalidad ambiental, debido a los altos índices de contaminación producto de los vehículos, además es preciso indicar que este impuesto es de aplicación a nivel nacional y que, desde su publicación, este ya ha tenido ingresos y, sobre todo, estaría cumpliendo los fines de los impuestos extrafiscales.

### 3.4 Resultados del Análisis de las Encuestas

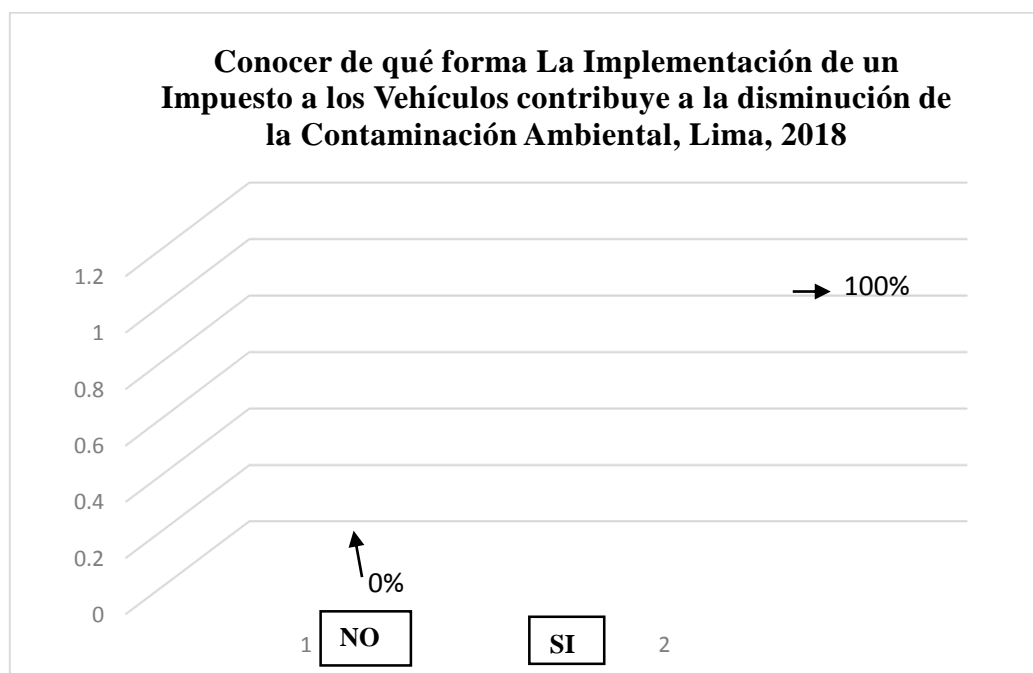
**Tabla 07: Total de encuestados.**

ENCUESTADO	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11
1	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
2	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
3	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
4	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
5	NO	SI	SI	NO	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO
6	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7	NO	SI	SI	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO	SI
8	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
9	NO	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
10	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
11	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
12	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
13	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
14	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
16	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
17	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
18	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
19	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI
20	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
21	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
22	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
23	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
24	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
25	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Fuente: Elaboración, Lima, 2018.

### Cuadro N° 01: Objetivo General

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.



Fuente: Elaboración propia Lima, 2018.

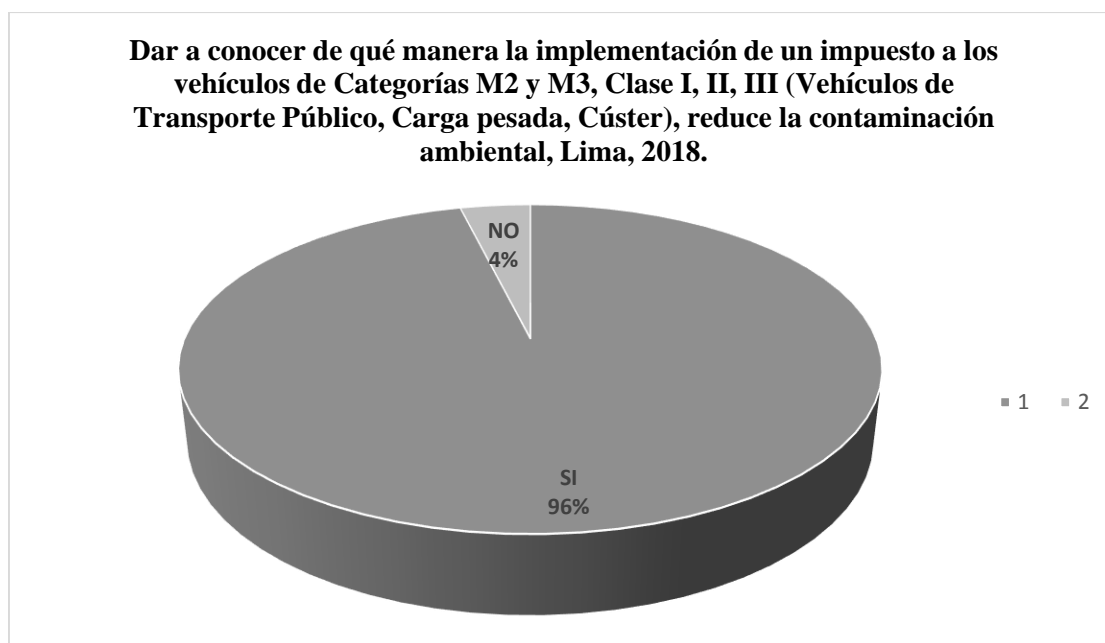
Pregunta 3: ¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan, paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?

#### Análisis:

Del objetivo General, que consistió en conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos, contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018, de las preguntas analizadas, el 100% de los 25 encuestados, respondieron que, SI estarían de acuerdo que los vehículos que contaminan, paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018. Es decir, existe una aprobación positiva del total de los encuestados.

## Cuadro N° 02: Objetivo Específico 1

Dar a conocer de qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categorías m2 y M3, Clase I, II, III (Vehículos de Transporte Público, Carga Pesada, Cúster), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.



Fuente: Elaboración Propia, Lima, 2018.

Pregunta 5: ¿Usted considera, que al darse a conocer la finalidad de un impuesto para aquellos vehículos más grandes y que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?

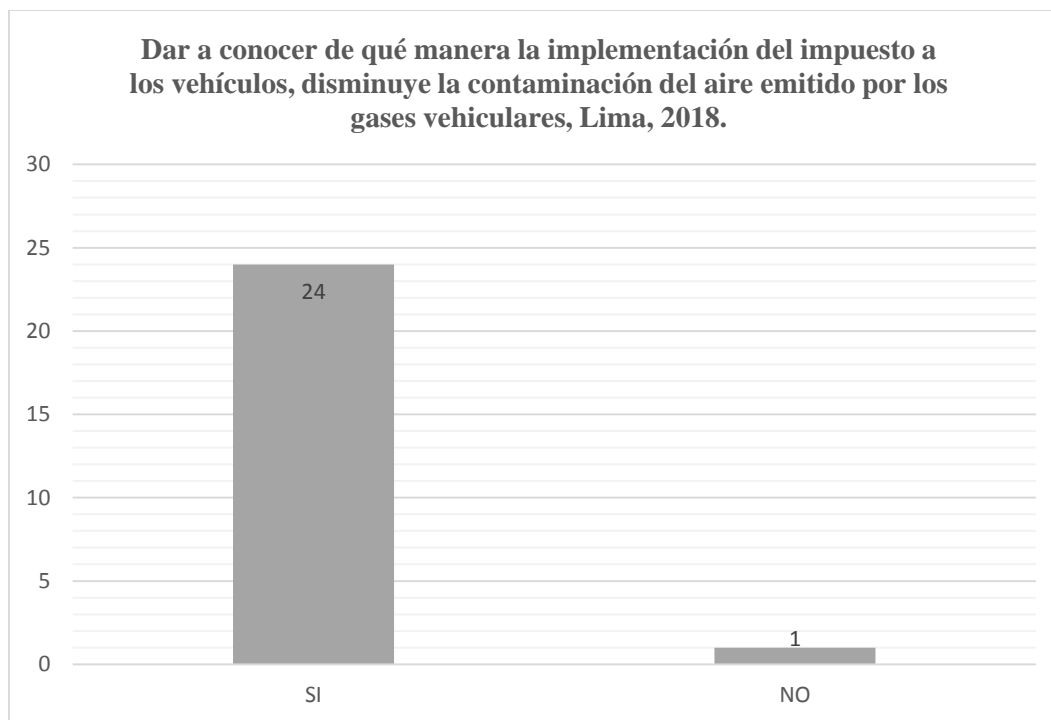
### **Análisis:**

Del objetivo Específico 1, que consistió en Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M2 y M3, Clase I, II, III (Vehículos de Transporte Público, Carga pesada, Cúster), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018. Siendo así, de las preguntas que se analizaron, el 96% de los encuestados consideraron que SI contribuiría con que se contamine menos al darse a conocer la finalidad de un impuesto para aquellos vehículos más grandes y que emiten más descargas de gases contaminantes, siendo un total de 23 personas que manifestaron su aprobación. Por otro lado, el 4% de los encuestados, respondieron que NO siendo un

total de 2 personas que mostraron su desaprobación. Por lo que, en su mayoría, consideró positiva una respuesta para esta pregunta en el objetivo específico 1.

### **Cuadro N° 03: Objetivo Específico 2**

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.



Pregunta 10: ¿Usted considera que por un pago de aquellos vehículos que contaminan más y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría satisfactoriamente la pésima calidad del aire, Lima, 2018?

#### **Análisis:**

Del objetivo Específico 2, que consistió en Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018. Donde, las preguntas que se establecieron en la encuesta, y de la más relevante, la misma que responde directamente al objetivo específico 2; de los 25 encuestados, 24 consideran positivo, que de realizarse un pago a cargo de aquellos propietarios de vehículos que contaminan más, con la finalidad de repararlo o reemplazarlo, disminuiría satisfactoriamente la pésima calidad del aire, Lima, 2018. A excepción de un encuestado, que considera negativo, esta pregunta.

En consecuencia, la mayoría de encuestados están totalmente de acuerdo.

#### **IV.- DISCUSIÓN**

En el presente apartado, está dedicado a la discusión, siendo ésta, el debate de los resultados obtenidos, por medio de la cual se desarrollaron las posturas que siguen la línea de esta investigación, o aquellas posturas o teorías que muestran un ligero o rechazo total de la misma; así también, como las consecuencias sociales y el aporte adicional respecto a la implementación de un impuesto a los vehículos con finalidad de protección ambiental.

En este sentido, del objetivo general de la presente tesis, que refirió respecto a Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

Siendo así que, para obtener respuesta, se utilizaron los resultados que se dieron a conocer conforme a las entrevistas, encuestas, fuente documental; además, del marco teórico, y no menos importante, de los trabajos previos a esta investigación.

Para ello, es preciso mencionar en primero lugar, el supuesto general que viene a ser la tentativa solución al problema, siendo así que: La implementación de un impuesto a los vehículos, contribuiría de forma eficaz en la disminución de la contaminación ambiental, en Lima, 2018, debido a la distribución de la recaudación del impuesto con finalidad de protección ambiental, mejorando el transporte público y concientizando al contribuyente a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes.

Por parte de alguno de los entrevistados, dieron respuesta a este objetivo, señalando que, para implementar un impuesto con finalidad ambiental, lo primero que se debe lograr, es generar conciencia ambiental en la población, donde se deba materializar con el cumplimiento, es decir, realizando actitudes que reflejen el cuidado y protección ambiental, y, si ese cumplimiento no se logra, tendría que realizarse ahí, una coacción de las normas que regulan los impuestos. Es decir, aplicar todas las facultades que acompañan a los impuestos, para que, de una forma obligatoria, generen conciencia de aquellos que se muestran renuentes a dañar el ambiente. Además, coinciden con el supuesto, ya que, por medio de la implementación de este impuesto a los vehículos, los propietarios mantendrían en óptimas condiciones sus unidades vehiculares, primero para no contaminar y segundo para no pagar un impuesto elevado; pero, también impulsaría a la renovación por cada cierto tiempo de sus vehículos.

Asimismo, es conveniente indicar, que por medio de un impuesto ambiental que grave los vehículos, contribuiría eficazmente toda vez que la finalidad es mantener el cuidado del

medio ambiente. Sin embargo, hubo opiniones contrarias que sugirieron que esto, debería ser una propuesta inclinada más para los vehículos de mayor antigüedad, los mismos que generan mayor grado de contaminación.

Sin embargo, hay algunos que difieren; ya que, se considera que la recaudación de este impuesto genere otras vías de transporte, él en su opinión, cree que sólo se optaría por renovar el parque vehicular.

Además, doctrinariamente, los impuestos que gravan la contaminación, son los mejores donde permiten reducirla, siendo así que, por medio del análisis de fuente documental, la OCDE (2012), considera que:

Los impuestos gravados directamente sobre la contaminación (o los programas de permisos negociables, [...] se consideran generalmente los instrumentos más efectivos disponibles para los formuladores de las políticas ambientales. [...] Ofrecen un incentivo para el desarrollo de actividades de reducción y para innovar en el rango completo de actividades que contribuyen a la reducción de la contaminación. (p. 132)

Además, de las encuestas realizadas (cuadro N° 01), existe un 100% de aceptación, que implica que los propietarios de vehículos que contaminan más el ambiente deberían pagar el daño ambiental, Lima, 2018.

Por ello, Pizarro (2016) sugiere que:

La tributación ambiental es ya una línea de investigación reconocida en muchos países, en los cuales cuentan con una ardua producción científica sobre el tema y esto se debe al acelerado incremento del calentamiento global. Algunos países han empezado a dictar normas contables obligatorias que exigen la publicación de información contable medioambiental. (p. 37)

Ahora bien, el doctrinario Alarcon (2012) precisa que, por medio de los tributos ambientales, se podrá conseguir la finalidad de preservar y mejorar la calidad del medioambiente, sin dejar de lado, que un tributo consiste en recaudar aquella prestación pecuniaria de la forma obligatoria por la misma naturaleza que ésta presenta.

En ese sentido, es pertinente añadir la opinión de algunos especialistas entrevistados, donde refieren que la implementación de un impuesto a los vehículos, protegería al medioambiente



de forma muy favorable, porque, así se renovarían los vehículos de más antigüedad y se protegería al medioambiente, desincentivando el uso de condiciones deficientes y /o en condiciones más antiguas, promoviendo así, la adquisición de vehículos nuevos. Teoría que difiere en el sentido que, se generaría sí, una conciencia a nivel político, económico y social; quiere decir, que la concientización no solo es hacia el sujeto que contamina con su vehículo, sino hacia todo un orden nacional.

En consecuencia, la presente tesis ha sido corroborada con lo que indica Cappettini (2017) en su investigación *Tributación Ambiental Herramienta de Protección para un medioambiente sustentable*. Así como, lo sustentado en el libro Tolmos (2005). *Desafíos y propuestas para la implementación más efectiva de instrumentos económicos en la gestión ambiental de América Latina y el Caribe: el caso Perú*.

Por otro lado, el objetivo específico N°01, que consiste en Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M2 y M3, Clase I, II, III (Vehículos de Transporte Público-Privado Grandes, Cúster, Carga pesada), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

La respuesta que se obtuvo para alcanzar el objetivo específico uno, fue de la misma manera que del objetivo general, de tal forma que, por medio de las entrevistas realizadas a los especialistas en Derecho Tributario, Derecho Ambiental e Ingenieros ambientales, respondieron respecto a este punto. Sin embargo, antes de proceder a precisar si las teorías coinciden o no, de la presente tesis, el supuesto para este objetivo, fue el siguiente:

La implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M2 y M3, Clase I, II, III, reducirían de manera beneficiosa la contaminación ambiental, en Lima, 2018, por la contribución económica extrafiscal que el contribuyente estaría obligado a pagar. Además, conocerá que mientras más contaminante sea su vehículo, deberá pagar más un impuesto, evidenciándose el principio de “quien contamina, paga”, cumpliendo así con lo dispuesto por el Artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú.

En ese sentido, un grupo de especialistas nos indican que los vehículos que presentan estas características son los que más dañan y contaminan al ambiente; además, que por ser de uso público y/o comercial, los propietarios a fin de aminorar costos, no mejoran las condiciones técnicas; por eso que, por medio de una implementación de este tipo de impuesto para los

vehículos contaminantes, permitirá contribuir eficientemente a mejorar y/o reducir la contaminación ambiental.

Por otro lado, existe la postura, de que, con la implementación de este impuesto a los vehículos de carga pesada y los de transporte público o a cualquier tipo de vehículo, no reduciría la contaminación ambiental, pero sí, detendría la progresiva contaminación y deterioro del mismo.

Sin embargo, es pertinente añadir que, de la misma forma que en la carga liviana, esto obligaría a efectuar un correcto mantenimiento de las unidades móviles en mención a su renovación de los vehículos, que, además, deberá ser incentivada por el Estado con la finalidad de disminución para la adquisición de nuevas flotas.

Ahora bien, desde el punto de vista contaminador pagador, algunas entrevistas sostienen que, al implementarse un impuesto con finalidad ambiental, no habría una contribución económica pura, porque lo que básicamente se busca, es recaudar menos. Es allí, como se estaría cumpliendo con el principio de quien contamina, paga. Sin embargo, existe oposición a este punto de vista de estos especialistas, al señalar que; con la recaudación de un impuesto adicional, sí contribuiría económicamente, a pesar de que esa no sea la finalidad de la tributación ambiental; ya que, la recaudación en sí, debería ser secundaria, pero sería inevitable que no se recaude. En este sentido, se difiere con los primeros autores de una forma más radical, amparando que, si la finalidad de este tipo de impuesto de protección ambiental no es básicamente recaudar, se estaría perdiendo la naturaleza de lo que es en sí un impuesto como denominación tributaria.

Sin embargo, pese a estas posturas, del análisis de fuente documental, la OCDE (2012), precisa que, la prioridad está en combatir el mal ambiental, y para ello es conveniente establecer costos a actividades específicas por medio de impuestos sobre la contaminación, en segundo lugar, está dirigida a inducir y crear un bien ambiental, por medio de incentivos positivos, entre otros aspectos.

Es así, que en este objetivo específico al tomarse como punto de partida los vehículos que expulsan más dióxido de carbono, entre otros gases que contaminan más, Sterner (2007) precisa que la gran parte de la contaminación proviene de cierta clasificación vehicular, y que concentrarse en estos, sería la forma más eficiente que dé como resultado la mejora de la calidad del aire.

Asimismo, de lo recopilado por las encuestas, de las preguntas que se analizaron, el 96% de los encuestados consideraron que SI contribuiría con que se contamine menos al darse a conocer la finalidad de un impuesto para aquellos vehículos más grandes y que emiten más descargas de gases contaminantes, siendo un total de 23 personas que manifestaron su aprobación. Por otro lado, el 4% de los encuestados, respondieron que NO siendo un total de 2 personas que mostraron su desaprobación. Por lo que, en su mayoría, consideró positiva una respuesta para esta pregunta en el objetivo específico 1.

También, es menester agregar pertinente, el aporte adicional que se encuentran presente en el marco teórico, así como señala Sterner (2007) al indicar que debido a que la mayor cantidad de la contaminación proviene de algunos vehículos (los que están en peores condiciones), siendo la alternativa más correcta, enfocarse en aquellos que son más contaminantes, alternativa necesaria para optimizar la calidad del aire. Por otro lado, Chacón y Gooden (2017) mencionan que, pese a que los tributos ambientales no deben sobrepasar los límites que la justicia permite, su finalidad no es puramente recaudatoria, lo que sí hacen estos impuestos a la capacidad contributiva, ceder la medida de “el que contamina, paga”. En consecuencia, la presente teoría coincide con la del doctrinario Rozo (2003) añade, que, al recurrir a esta forma, es siempre con el propósito de desincentivar aquellos consumos que tienden a ser muy dañinos, inhibiendo de esta misma forma conductas que desvirtúan la correcta conducta y propósito social.

Además, en el mismo marco teórico, es preciso mencionar a Acquatella y Bárcena (2005) donde indican que el sector transporte es una de las originan la mayor fuente de contaminación y de otros efectos perjudiciales, siendo la manera más efectiva para su contribución ambiental, crear nuevos impuestos que graven las emisiones.

En consecuencia, la presente investigación es corroborada desde el punto de vista próximo al de Villegas (2012) en su tesis *Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular “IMCV” – Caso Ciudad de Santa Cruz de la Sierra*. Así también, como lo señala el libro de la OCDE (2012). *El Sistema Tributario, la innovación y el medio ambiente*.

Por último, del objetivo específico 2, que es; Dar a conocer de qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.

En este punto, el supuesto para este objetivo es; La implementación del impuesto a los vehículos, disminuiría positivamente la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, en Lima, 2018; ya que, la imposición de este impuesto obligará a los contribuyentes a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos sobre las emisiones de gases que éstos expulsan, favoreciendo al aire con la disminución de la emisión de los mismos, generando así el aseguramiento por el respeto de vivir en un ambiente equilibrado, Derecho Constitucionalmente protegido en el Artículo 2, inciso 22 de la Carta magna.

De los resultados obtenidos en base a las entrevistas, mencionan al respecto que al obligarse con cumplir y de aplicarse rigurosamente el control del impuesto a los vehículos, permitiría el control del parque automotor en uso, así como disminuir el aire contaminado, además de la renovación del parque automotor cada cierto periodo de tiempo, lo que originará disminuir el índice de la masividad muy contaminada, es decir, de los vehículos más contaminantes. De la misma forma, esta posible implementación de un impuesto a los vehículos con finalidad ambiental, conllevaría a la salubridad. Sin embargo, hay posturas que difieren de lo sostenido por los especialistas que anteceden, indicando que, por medio de la aplicación de un impuesto ambiental, y al dejar de utilizar los vehículos de mayor antigüedad o los más contaminantes, no disminuirían la contaminación del aire, pero sí, evitaría a que éste avance.

Ahora bien, respecto a mejorar las condiciones técnicas de los vehículos para evitar la contaminación, Bautista, esta implementación debe estar acompañada de un estricto control incombustible del parque automotor, esto alcanzaría el obligatorio cumplimiento de una buena y exigente revisión técnica y de la reparación de las unidades móviles. En este sentido, mejorando la calidad del vehículo, traería consigo pagar menos un impuesto, donde los que aún no mejoren las condiciones técnicas de sus vehículos, pagarían un impuesto más elevado. En este sentido, hay diferencias en el sentido de que, por los niveles de contaminación y/o por lo años de vida útil de los vehículos, éstos impulsarían a los propietarios renovar sus vehículos. Sin embargo, no mejorarían las condiciones técnicas, porque el contribuyente preferirá comprarse un vehículo nuevo, en vez de pagar por uno que le genera mayores gravámenes.

Por otro lado, y de acuerdo la posible implementación de un impuesto a los vehículos, aportaría en la disminución de las emisiones de gases vehiculares; además, por medio de esta implementación, las emisiones de gases no van a variar, lo que sí puede variar, es el estricto control de aquellas normas ambientales, por lo que sugieren, es que el impuesto debería

gravar a partir del 3ero o 4to año del uso del vehículo, hasta un máximo de 6 a 7 años. Además, la disminución de gases es el efecto posterior que trae la disminución de vehículos, siendo que estos son los que más contaminan el aire. Sin embargo, algunos entrevistados difieren en el sentido que; este impuesto aportaría en la disminución de las emisiones de gases de manera efectiva, porque sería moderada, pero no ideal, ya que, lo ideal sería incorporar vehículos híbridos.

Ahora, respecto a mejorar la calidad del aire, esta pese a que tiene a una respuesta más técnica, sin embargo en el ámbito del Derecho, esto es una necesidad, lo que constituiría un resultado del respeto y protección lo expresamente establecido en la Constitución Política, que es el Derecho a vivir en un ambiente equilibrado, esa es una función del Estado, no obstante es además, un derecho que compromete a todos los ciudadanos a cuidarlo, por lo que considero que la buena calidad del aire, es un Derecho que además ha sido considerado dentro del marco normativo internacional, y el Perú al haber suscrito los tratados y convenios relativos al ámbito ambiental, ha incorporado dichas normas mediante el *numerus apertus* del artículo 3 de la Constitución. Es así, que, respecto a este apartado, al implementarse este tipo de tributo, lo que generaría en el contribuyente muy aparte de la conciencia ambientalista y/o en su defecto pagar el Tributo, sería renovar sus vehículos; ya que, a las personas no les gusta pagar, pero, esto conllevaría al beneficio del ambiente. Asimismo, esto si favorecería a la buena calidad del aire, pero, además, con el cuidado del medio ambiente y en efecto, disminuiría el calentamiento global. Asimismo, nuestra atmósfera y con ello el aire, sería menos con contenido de CO<sub>2</sub> entre otros gases que contaminan.

Asimismo, el análisis de fuente documental, Tellería (2005) precisan que, la contaminación del aire es una amenaza maléfica para la salud de los seres vivos y del ambiente, por el contenido de partículas altamente nocivas, siendo estas relacionadas por la contaminación de los vehículos motorizados. En ese mismo sentido Sterner (2007) sugiere que se debe concentrar en aquellos vehículos que contaminan más, para que sea eficiente la forma de mejorar la calidad del aire. Por último, la OCDE (2012) afirma que, para combatir el mal que ataca el medio ambiente, es ideal establecer costos a estas actividades que perjudican progresivamente el ambiente.

Es por ello, que afirmamos con lo adquirido por los resultados de las entrevistas con la fuente documental, de lo que el resultado de la encuesta, en donde, las preguntas que se establecieron en la encuesta, y de la más relevante, la misma que responde directamente al objetivo

específico 2; de los 25 encuestados, 24 consideran positivo, que de realizarse un pago a cargo de aquellos propietarios de vehículos que contaminan más, con la finalidad de repararlo o reemplazarlo, disminuiría satisfactoriamente la pésima calidad del aire, Lima, 2018. A excepción de un encuestado, que considera negativo, esta pregunta. En consecuencia, la mayoría de encuestados están totalmente de acuerdo.

Además, es menester mencionar a los autores considerados en el marco teórico donde la Ley General del Ambiente – Ley N° 28611 en su Artículo V.- del Principio de sostenibilidad, que nos indica que la gestión del medio ambiente y de sus componentes, sustentan la integración equilibrada sobre aspectos sociales, ambientales y económicos para el desarrollo social para la satisfacción de las necesidades de las actuales y futuras generaciones.

Conforme a este objetivo específico 2, se corrobora con la teoría de la tesis nacional de Albarrán y Aliaga (2015). *Creación del Impuesto a los vehículos de Fabricación Antigua y la Protección del Medio Ambiente*. Así como, lo señalado en el libro de Sterner (2007). *Instrumentos de política económica para el manejo del ambiente y los recursos naturales*.

## **V.- CONCLUSIONES**

Conforme a los resultados adquiridos, se ha conseguido arribar a las siguientes conclusiones:

**Primera:** Se conoció que con la implementación de un impuesto a los vehículos se contribuye a la disminución de la contaminación ambiental de forma eficaz, conforme a los resultados obtenidos de las entrevistas, el análisis documental y las encuestas. En efecto, los impuestos ambientales son considerados como aquellos mecanismos ideales para proteger al medio ambiente, producto de la contaminación de estos agentes, que no hacen más que vulnerar el derecho fundamental de vivir en un ambiente equilibrado, así como lo establece el inciso 22) del Art. 2° de la Carta Magna.

Dicho resultado está conforme a lo detallado en el punto de la discusión; por lo tanto, frente a la falta de una regulación jurídica hacia este hecho, está comprobado que existe contaminación ambiental y que nuestra legislación necesita un impuesto que grave los vehículos para evitarla.

**Segunda:** Se conoció que, con la implementación de un impuesto a los vehículos con ciertas características, de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II y III (Vehículos grandes de transporte y carga pesada), se reduce de manera beneficiosa la contaminación ambiental; esto de acuerdo, a los resultados obtenidos de las entrevistas, el análisis documental y las encuestas; ya que, es una forma de poner en práctica el principio ambiental de quien contamina paga, conforme lo permite el Artículo 3 de la Constitución Política (*numerus apertus*).

Dicho resultado está detallado en un punto de la discusión; por ello, a falta de una regulación jurídica hacia vehículos, está probado que sí hay contaminación ambiental, porque no hay una práctica del principio de quien contamina paga.

**Tercera:** Se dio a conocer que la implementación de un posible impuesto aplicado a los vehículos, reduce la emisión de los gases más contaminantes al aire, lo que contribuye a disminuir la contaminación del aire; esto es positivo ya que, conforme a los resultados obtenidos de las entrevistas, el análisis documental y las encuestas, se pudo concluir que, además de buscar el cumplimiento del principio quien contamina paga, regulado en el artículo VIII de los principios ambientales, lo que se busca es reparar el daño para las futuras generaciones, un derecho que es reconocido en el artículo 2 inciso 22 de la Constitución.

Dicho resultado está conforme a lo detallado en un punto de la discusión; por lo tanto, se comprueba que la carencia de regulación tributaria ambiental vulnera el derecho a vivir en



un ambiente equilibrado trayendo consecuencias negativas a la salud y las futuras generaciones.

## **VI.- RECOMENDACIONES**

**Primera:** Se recomienda implementar una política tributaria ambiental que grave a los vehículos, para que no contamine el medio ambiente; porque al implementar un impuesto a los vehículos sí contribuye eficazmente poner en práctica lo que nuestra Constitución cautela, el vivir en un ambiente equilibrado; ya que, por esta carencia de regulación en nuestra legislación, se ha ido incrementando evidentemente el índice de contaminación del ambiente, producto de los vehículos.

**Segunda:** Se estima pertinente, recomendar que se tome énfasis por aquellos vehículos más grandes, en peores condiciones, que contaminan más el aire por medio de la expulsión de sus gases; ya que, estos son los que contaminan más; además, que las personas no solo estamos siendo afectados por no vivir en un ambiente equilibrado, sino, además, que esto afecta nuestra salud. Por ende, es recomendable, enfocar a este grupo determinado de vehículos, claro está, sin dejar de lados a los otros.

**Tercera:** Se recomienda que la manera más idónea, de dar a conocer la finalidad de un impuesto ambiental, es por medio de brindar conocimiento de los beneficios adjuntos al principio contaminador pagador, para el mejoramiento de la calidad del aire. No obstante, es pertinente indicar, que esto es un mecanismo de protección ambiental eficaz para constituir en beneficio a las futuras generaciones.

## REFERENCIAS

- Acquatella, J., Bárcena, A. (2005). *Política fiscal y medio ambiente Bases para una agenda común*. Naciones Unidas: CEPAL.
- Alarcón, G. (2012). *¿Son los tributos ambientales una opción para la financiación de las HHPP? Reflexiones sobre la fiscalidad ambiental autonómica*. España.: Cuides Universidad de Murcia.
- Albarrán, R. y Aliaga, S. (2015). *Creación del Impuesto a los Vehículos de Fabricación Antigua y la Protección del Medio Ambiente*. Trujillo: Universidad Nacional de Trujillo – Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.
- Alcívar, N. (2016). *Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América Latina* (tesis de postgrado). Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, Ecuador.
- Amestoy, J. (2010). *El Planeta Tierra en Peligro calentamiento global cambio climático. Solución*. San Vicente: Editorial Club Universitario. Recuperado de: <https://books.google.com.pe/books?id=A6vXg35c8LIC&pg=PA73&dq=causas+de+la+contaminacion+ambiental+y+el+calentamiento+global&hl=qu&sa=X&ved=0ahUKEwivsZHeiPXbAhUE11MKHQUECbQQ6wEIKjAB#v=onepage&q=causas%20de%20la%20contaminacion%20ambiental%20y%20el%20calentamiento%20global&f=false>
- Ángeles, N., Bacigalupo, J. Campana, Y., y otros. (2012). *La investigación económica y social en el Perú. Balance 2007-2011 y agenda 2012-2016*. Lima: CIES Consorcio de investigación económica y social.
- Anónimo. (2016). Las partículas que desprenden los frenos y neumáticos son contaminantes. *Compromiso RS custommedia*. Recuperado de <https://www.compromisorse.com/rse/2016/10/06/las-particulas-que-desprenden-los-frenos-y-neumaticos-son-contaminantes/>
- Arancibia, M. (2017). *Manual del Código Tributario y de la Ley Penal Tributaria*. [Vol. 1]. Lima.: Instituto Pacífico S.A.C.

- Araneda, H. (1994). *Finanzas Públicas*. (3ª ed). Santiago de Chile, Chile: Printed In Chile.
- Armas, L. (2016). *Tratamiento de los Tributos Ambientales en el Sistema Jurídico Latinoamericano y peruano y el Respeto de los Principios Preventivos y Precautorios* (tesis de pregrado). Universidad Autónoma del Perú, Lima, Perú.
- Barredo, D. (2013). *La teoría fundamentada como una herramienta de explicación de objetos complejos: la construcción de la teoría del tabú real*. Ecuador: Revista de Comunicación Vivat Academia.
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la investigación. Para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. (2ª. Ed). México: PEARSON Educación.
- Bisquerra, R., Dorio, I., Gómez, J., et al. (2009). *Metodología de la Investigación Educativa*. (2ª. Ed). Madrid: Editorial La Muralla, S.A.
- Bocarejo, J., López, R. y Blanco, A. (Ed). (2018). *Políticas de tarificación por congestión Efectos potenciales y consideraciones para su implementación en Bogotá Ciudad de México y Santiago*. Washington, D.C, Estados Unidos: BID Banco Interamericano de Desarrollo.
- Bonilla, E. (2005) *Más allá del dilema de los métodos. La investigación en Ciencias Sociales*. Bogotá: Grupo Editorial Norma).
- Bórquez, J. (1993). *Introducción Al Derecho Ambiental Chileno y Comparado*. Chile: Editorial Jurídica de Chile.
- Bryman, A. (2008) *Métodos de investigación social*. Oxford: University Press.
- Cafferatta, N. (2003). *Introducción al Derecho Ambiental*. Buenos Aires: Secretaría De Medio Ambiente y Recursos Naturales – SERMANAT.
- Calderón, J y Alzamora, L. (2010). *Investigación Científica para la Tesis de Postgrado Una forma práctica de hacer investigaciones con el Método RAP Modificado*. North Carolina.: Editorial LULU Internacional.
- Cámara, M. (2014). *La armonización del impuesto sobre hidrocarburos en la unión europea*. Madrid, España: Editorial DYKINSOL, S. L.

- Cappettini, A. (2017). *Tributación Ambiental Herramienta de protección para un medioambiente sustentable* (tesis de pregrado). Universidad Siglo 21, Córdoba, Argentina.
- Cárdenas, A. (2004). *Memorias del Segundo Encuentro Internacional de Derecho Ambiental*. México: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales: SEMARNAT.
- Carrillo, R. (1998). IV Congreso Interamericano sobre el Medio Ambiente. Vol I. Caracas, Venezuela: EQUINOCCIO Ediciones de la Universidad Simón Bolívar.
- Castillo, A, & Cerdán, M. (2013). *Impuesto al patrimonio vehicular y su contribución a la reducción de la contaminación del aire en la Ciudad de Trujillo, mediante su modificación* (tesis de pregrado). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú.
- Chacón, E y Gooden, O. (2017). *Finalidad Extrafiscal del Tributo Ambiental: Oportunidad Para la Protección Del Medio Ambiente En Costa Rica*. [Vol. 10 No. 2]. Costa Rica: Revista IUS Doctrina. Recuperado de: <http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/iusdoctrina>
- Colmeiro, M. (1863). *Historia de la economía política en España*. Madrid, España: Universidad Complutense.
- Constitución Española. (1978). Recuperado de: <https://www.boe.es/legislacion/documentos/ConstitucionCASTELLANO.pdf>
- Costa, F. (mayo 2018) Estadísticas Ambientales Informe Técnico. Perú: INEI. Recuperado de: [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-tecnico-n05\\_estadisticas-ambientalesabril2018.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-tecnico-n05_estadisticas-ambientalesabril2018.pdf)
- Della Porta, D. y Keating, M. (2013). *Enfoques y metodologías de las ciencias sociales Una Perspectiva pluralista*. Madrid: Ediciones Akal, S. A.
- Duchet, C. (1979). *Positions et perspective, Sociocritique*. Paris: Nathan.
- Fernández, A. (2004). *Investigación y Técnicas de Mercado*. (2ª. Ed). Madrid: ESIC Editorial.
- Fernández, I. (2003). *Régimen Tributario del Comercio Electrónico: Perspectiva Peruana*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

- Galeano, M. (2004). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Medellín: FONDO EDITORIAL Universidad EAFIT.
- Gamboa, D. (2016). *Contribución del impuesto a la contaminación vehicular, periodo 2012 – 2015* (tesis de postgrado). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
- Gandur, S. (2012). *Diseño de un Tributo Ambiental. Séptimo Congreso de Medio Ambiente AUGM*. La Plata.: Recuperado el 30 de abril 2013 de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/26505>
- Gómez, M. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Córdoba, Argentina: Editorial Brujas.
- Gorospe, J. (2012). *Derecho Financiero y Tributario: parte general (esquemas y resúmenes)*. (2.a ed.). Madrid, España: Editorial DYKINSOL, S. L.
- Granollers, T., Lorés, J. y Juan, J. (2005). *Diseño de sistemas interactivos centrados en el usuario*. Barcelona: Editorial UOC.
- Guerra-López, I. (2007). *Evaluación y Mejora Continua. Conceptos y Herramientas Para la Medición y Mejora del Desempeño*. Indiana: ITSON Global Business Press.
- Guía metodológica para la estimación de emisiones vehiculares. [s.f.]. *Los vehículos automotores como fuentes de emisión*. Recuperado de: <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones2/libros/618/vehiculos.pdf>
- Guía para Educación Superior. (s.f). *Conoce más sobre los impuestos*. Recuperado de: [http://www.sii.cl/destacados/sii\\_educacion/contenidos/contribuyentes/ed\\_fiscal/92-GA-201405295939.pdf](http://www.sii.cl/destacados/sii_educacion/contenidos/contribuyentes/ed_fiscal/92-GA-201405295939.pdf)
- Gutiérrez, P. (2006). *Curso de hacienda pública*. (2ª ed). España: Ediciones Universidad Salamanca.
- Hernández, C.R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill/Interamericana Editores.
- Hernández, E. (2006). *Metodología de la Investigación Cómo escribir una tesis*. Lima: Escuela Nacional de Salud Pública. Recuperado de: [http://biblioteca.ucv.cl/site/servicios/documentos/como\\_escribir\\_tesis.pdf](http://biblioteca.ucv.cl/site/servicios/documentos/como_escribir_tesis.pdf)

- Hernández, R. (2009). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. (6 a. ed). México: Mc Graw Hill Education.
- Hurtado, I. y Toro, J. (2007). *Paradigmas y métodos de investigación en tiempos de cambios Modelos de conocimiento que rigen los procesos de investigación y los métodos científicos expuestos dese la perspectiva de las Ciencias Sociales*. Caracas: Los Libros de EL NACIONAL.
- Jiménez, R. (1998). *Metodología de la Investigación Elementos Básicos para la Investigación Clínica*. La Habana: Editorial Ciencia Médicas.
- Jiménez, R. y Carreras, M. (2005). *Metodología para la Investigación en Ciencias de lo Humano*. México D.F.: Publicaciones Cruz O., S.A.
- Jiménez, S. (2013). *Investigación y recogida de información de mercados*. España: Ic Editorial.
- Kornblit, A. (2004). *Metodologías Cualitativas en Ciencias Sociales Modelos y Procedimientos de Análisis*. (2ª ed). Argentina: Editorial Biblias Metodologías.
- Landeau, R. (2007). *Elaboración de Trabajos de Investigación*. Venezuela: Editorial Alfa.
- Legis Perú S.A. [s.f.] *Régimen penal peruano* [en línea]. Recuperado de <[legal.legis.com.co/document?obra=eppenal2009&document=eppenal2009\\_973&bookmark=bf16429fc7f81bd6586813f441449ecea84nf9](http://legal.legis.com.co/document?obra=eppenal2009&document=eppenal2009_973&bookmark=bf16429fc7f81bd6586813f441449ecea84nf9)>
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N° 27181. Recuperado de: [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_3106.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf)
- Ley General del Ambiente – Ley N° 28611. Recuperado de: <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/06/ley-general-del-ambiente.pdf>
- Logam, R. (2 de octubre de 2012). El sistema tributario peruano – Apuntes Tributarios [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://blogs.deperu.com/estudio-derecho/tema/derecho-tributario-ruben-logam-chimbote/>



- López, J. (2015). *La construcción social de la experiencia de ocio cultural*. Barcelona, España: OmniaScience.
- Lozano, B. (2009). *Derecho Ambiental Administrativo*. (10 a. ed). Madrid: DYKINSON, S.L.
- Malhorta, N. (2004). *Investigación de mercados un enfoque aplicado*. (4ª ed). México: Pearson Educación.
- Manual para la Formación en Medio Ambiente*. (2008). España: Editorial LEX NOVA.
- Márquez, D. (2003). *Nuevos Horizontes en el Desarrollo Rural*. Madrid, España: Ediciones Akal.
- Martínez, C. (2014). *Técnicas e Instrumentos de Recogida y Análisis de Datos*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Martínez, F. y Calva, J. (2006). *Problemas y métodos de investigación en Bibliotecología e Información. Una perspectiva interdisciplinaria. Memoria del XXIII Coloquio de Investigación Bibliotecológica y de la Información 19 al 21 de octubre de 2005*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Martínez, J. (diciembre, 2011). Métodos de Investigación Cualitativa. Qualitative Research Methods. *Revista de la Corporación Internacional para el Desarrollo Educativo Bogotá – Colombia*. Recuperado de: <http://www.cide.edu.co/doc/investigacion/3.%20metodos%20de%20investigacion.pdf>
- Martínez, M, & Rodríguez, J. (2013). *Análisis del nuevo impuesto ambiental a la contaminación de los vehículos motorizados en la ciudad de cuenca durante el período 2012* (tesis de pregrado). Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.
- Martínez, O. (2003). *Ensayos de Filosofía y Economía*. Bogotá, Colombia: Universidad Santo Tomás Facultad de Economía.
- Menéndez, A. (2009). *Derecho Financiero y Tributario Parte General Lecciones de Cátedra*. (10ª ed). España: LEX NOVA.

- Mohammad, N. (2005). *Metodología de la Investigación*. (2<sup>a</sup>. Ed). México: LIMUSA Noriega Editores.
- Monje, C. (2011). *Metodología de la Investigación cuantitativa y Cualitativa Guía didáctica*. Colombia: Universidad Surcolombiana facultad de Ciencias Sociales y Humanas Programa de Comunicación Social y Periodismo Neiva.
- Moreno, G., Mendoza, P. y Ávila, S. (2002). *Impuestos Ambientales Lecciones en países de la OCDE y experiencias en México*. México: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales SEMARNAT.
- Moreno, G., Mendoza, P. y Ávila, S. (s.f). *Impuestos ambientales lecciones en países de la OCDE y experiencias en México*. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales SEMARNAT. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=IVPXR-bHeNQC&pg=PA23&dq=implementacion+de+un+impuesto&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwi594GC8M3iAhX9FLkGHe6wDzAQ6wEILTAB#v=onepage&q=implementacion%20de%20un%20impuesto&f=false>
- Moreno, M. (s/f). *Introducción a la Metodología de la Investigación Educativa*. OCDE. (2012). *El Sistema Tributario, la innovación y el medio ambiente*. México: Foro Consultivo Científico y Tecnológico, A.C.
- Ortegón, E., Pacheco, J. y Prieto, A. (2005). *Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas*. Santiago de Chile, Chile: Naciones Unidas CEPAL.
- Ovando, R. (2010). *Contaminación Atmosférica por Bióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) emitido por Vehículos Automotores en la Ciudad de Torreón* (tesis de pregrado). Universidad Autónoma Agraria “Antonio Narro”, Torreón, Coahuila, México.
- Pardinas, J. (2017). *Impuestos ambientales y rendición de cuentas*. Recuperado: <https://www.youtube.com/watch?v=HEgj03OtPII&t=1120s>
- Peralta, C. E. (Septiembre/Diciembre, 2015). Tributación y derechos fundamentales. Los principios constitucionales como límite al poder tributario. Reflexiones a partir de

los ordenamientos jurídicos de Brasil y Costa Rica. *Revista de Ciencias Jurídicas*, Recuperado de <http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/juridicas/article/view/22824>

- Pérez, G. (2004). *Modelos de Investigación Cualitativa en Educación Social y Animación Sociocultural Aplicaciones Prácticas*. (4ª. Ed). Madrid: NARCEA, S. A. De Ediciones.
- Pizarro, P (2016). *Tributación Ambiental, un instrumento para reducir la contaminación generada por las empresas mineras en el Perú*. Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Pulido, R., Ballén, M. y Zúñiga, F. (2007). *Abordaje hermenéutico de la investigación cualitativa Teorías, proceso, técnicas*. Bogotá: Editorial Universidad Cooperativa de Colombia.
- Reguera, A. (2008). *Metodología de la investigación lingüística Prácticas de escritura*. Córdoba – Argentina.: Editorial Brujas.
- Rice, P. (1998). *Desarrollo Humano Estudio del ciclo vital*. (2ª. Ed). Naucalpan de Juárez: PEARSON Prentice Hall.
- Rodríguez, E. (2005). *Metodología de la Investigación La creatividad, el rigor del estudio y la integridad son factores que transforman al estudiante en un profesionalista de éxito*. México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Rodríguez, M. (2014). *Investigación Cualitativa: El método de la doble pregunta y las siete llaves del conocimiento cualitativo*. Guatemala: Fundación para la investigación científica y desarrollo de tecnología.
- Romero, F. (2005). *El valor sistema tributario: Acerca de su integración entre los principios de la imposición*. España: UCA Universidad de Cádiz.
- Romero, L. (2005). *Metodología de la Investigación En Ciencias Sociales Antología Básica I*. México: División Académica De Ciencias Sociales y humanidades Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Rozo, C. (2003). Las funciones extrafiscales del tributo a propósito de la tributación medioambiental en el ordenamiento jurídico colombiano. *Foro Revista de Derecho*

<http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1813/1/RF-01-AV-Rozo.pdf>

Ruiz, J. (2012). *Metodología de la Investigación Cualitativa*. (5a ed). España: Universidad Deusto Bilbao.

Saavedra, J. (2014). *Análisis de nuevos escenarios de emisión de contaminantes del parque automotor generados en un ambiente de tráfico vehicular* (tesis de pregrado). Universidad Nacional Agraria La Molina, Lima, Perú.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales SEMARNAT. (2002). *Minimización y manejo ambiental de los residuos sólidos*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=rku2Or2CRxQC&pg=PA146&dq=principio+de+equidad+ambiental&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwj-xpa9-OPbAhXpuFkKHeawC10Q6wEIMzAB#v=onepage&q=principio%20de%20equidad%20ambiental&f=false>

Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales Instituto Nacional de Ecología. (2011). *Guía metodológica para la estimación de emisiones de PM<sub>2.5</sub>*. Recuperado de <http://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Ciga/libros2009/225459.pdf>

Sterner, T. (2007). *Instrumentos de política económica para el manejo del ambiente y los recursos naturales*. Costa Rica: Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza.

Suárez, N. (2010). *Tributos Medio Ambientales como alternativa para disminuir el índice de Contaminación de Chimbote-Perú* (tesis de postgrado). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú.

Tellería, J. (2005). *El impacto del hombre sobre el planeta*. Madrid, España: Editorial Complutense, S. A.

Tello Puerta, F. (2011). Comentarios sobre la constitucionalidad y legalidad de la reciente creación del Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético. *Advocatus*. Recuperado de <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Advocatus/article/viewFile/405/387>

- Tolmos, R. (2004). *Desafíos y propuestas para la implementación más efectiva de instrumentos económicos en la gestión ambiental de América Latina y el Caribe: el caso de Perú*. Naciones Unidas: CEPAL.
- Trinidad, A., Carrero, V., Soriano, M. (2006). *Cuadernos Metodológicos. Teoría Fundamentada <<Grounded Theory>> La Construcción de la Teoría a través del análisis interpretacional*. España: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Ulin, P., Robinson, E. y Tolley, E. (2006). *Investigación aplicada en salud pública Métodos cualitativos*. Washington: Family Health Internacional.
- Valderrama, S. (2014). *Pasos para elaborar proyecto de investigación científica*. Lima. Editorial San Marcos.
- Valverde, J. (1994). *Europa una idea en marcha*. (2ª. Ed). Granada: Ediciones del Parlamento Europeo.
- Vásquez, E. (2015). *Impuestos Verdes: Análisis del Impuesto a la Contaminación Vehicular en el Ecuador* (tesis de pregrado). Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.
- Vázquez, M. y Veiga, A. (Ed). (2008). *Perspectivas sobre oriente y occidente actas del II curso de primavera lugo, 3-7 de abril de 2005*. Galicia, España: Universidad de Santiago de Compostela.
- Villegas, W. (2012). *Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular "IMCV" – caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra* (tesis de postgrado). Universidad Católica Boliviana Santa Pablo, La paz, Bolivia.
- White, M. y Epston, D. (1993). *Medios narrativos para fines terapéuticos*. Barcelona: Ediciones PAIDÓS Ibérica, S.A.

## ANEXOS

### MATRIZ DE CONSISTENCIA PARA ELABORACIÓN DE INFORME DE TESIS

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: ROSA VANESSA GARCÍA LEÓN

FACULTAD/ESCUELA: DERECHO

<b>TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN</b>	La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, en el Perú, 2018.
<b>PROBLEMA</b>	<p><b>PROBLEMA GENERAL</b></p> <p>¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?</p> <p><b>PROBLEMA ESPECIFICO 1</b></p> <p>¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III (Vehículos grandes, pesados) reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?</p> <p><b>PROBLEMA ESPECIFICO 2</b></p> <p>¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuiría la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?</p>
<b>SUPUESTOS</b>	<p><b>SUPUESTO GENERAL</b></p> <p>La implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría de forma eficaz en la disminución de la contaminación ambiental, en Lima, 2018, debido a la distribución de la recaudación del impuesto con finalidad de protección ambiental, mejorando el transporte público y concientizando al contribuyente a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes.</p>

	<p><b>SUPUESTO ESPECIFICO 1</b></p> <p>La implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M2 y M3, Clase I, II, III, reducirían de manera beneficiosa la contaminación ambiental, en Lima, 2018, por la contribución económica extrafiscal que el contribuyente estaría obligado a pagar. Además, conocerá que mientras más contaminante sea su vehículo, deberá pagar más un impuesto, evidenciándose el principio de “quien contamina, paga”, cumpliendo así con lo dispuesto por el Artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú.</p> <p><b>SUPUESTO ESPECIFICO 2</b></p> <p>La implementación del impuesto a los vehículos, disminuiría positivamente la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, en Lima, 2018; ya que, la imposición de este impuesto obligará a los contribuyentes a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos sobre las emisiones de gases que éstos expulsan, favoreciendo al aire con la disminución de la emisión de los mismos, generando así el aseguramiento por el respeto de vivir en un ambiente equilibrado, Derecho Constitucionalmente protegido en el Artículo 2, inciso 22 de la Carta magna.</p>
<p><b>OBJETIVO GENERAL</b></p>	<p>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</p>
<p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p>	<p><b>OBJETIVO ESPECIFICO 1</b></p> <p>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.</p>

	<p><b>OBJETIVO ESPECIFICO 2</b></p> <p>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, en Lima, 2018.</p>
<b>DISEÑO DEL ESTUDIO</b>	Teoría Fundamentada
<b>POBLACIÓN Y MUESTRA</b>	<p><b>POBLACIÓN</b></p> <p>La población que se va a emplear en el presente trabajo de investigación, estará constituida por expertos en Gestión Ambiental, Ingeniería Ambiental, Asesoría Legal especializados en Derecho Ambiental y Tributario, que puedan brindar información mediante su conocimiento, referido a la Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución a la disminución de la Contaminación Ambiental, en Lima 2018.</p> <p><b>MUESTRA</b></p> <p>La muestra en el presente trabajo de investigación lo conformarán 10 especialistas en Gestión Ambiental, Ingenieros Ambientales, Abogados especialistas en Derecho Tributario y Derecho Ambiental, que ayudarán a dilucidar el trabajo y la información, con una experiencia mayor a 4 años en la materia.</p>
<b>CATEGORIAS</b>	<p><b>CATEGORÍA 1</b></p> <p>La Implementación de un Impuesto a los Vehículos.</p> <p><b>SUBCATEGORÍA 1</b></p>



	<p>Los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III (Vehículos pesados)</p> <p><b>CATEGORÍA 2</b></p> <p>Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental.</p> <p><b>SUBCATEGORIA 2</b></p> <p>La contaminación del aire.</p>
--	---

MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS	Interpretación Jurídica, Hermenéutica, Analítica e Inductiva.
TIPO DE INVESTIGACIÓN/TIPO DE ESTUDIO	Descriptiva / Básica
ENFOQUE	Cualitativo

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución en la Disminución a la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** .....

**Cargo/Profesión/Grado académico:** .....

**Institución:** .....

### OBJETIVO GENERAL

**Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

.....

.....

.....  
.....  
3. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1**

**Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

5. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

.....  
.....

.....  
.....  
.....

6. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

7. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

8. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

9. ¿Considera Ud. Que con la implementación de un impuesto a los vehículos podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, ¿2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.**

10. ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....

.....  
.....

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

12. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

13. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....

**Sello**

.....

**Apellidos y Nombre**  
**FIRMA**

**INSTRUMENTO DE GUÍA DE ANÁLISIS DE REVISIÓN DE FUENTE  
DOCTRINARIA**

**TITULO**

“La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, en el Perú, 2018.”

**OBJETIVO JURIDICO GENERAL**

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.
--

**La Implementación de un Impuesto a los Vehículos**

Al respecto, la OCDE (2012), Nos dice:

Los impuestos gravados directamente sobre la contaminación (o los programas de permisos negociables, [...] se consideran generalmente los instrumentos más efectivos disponibles para los formuladores de las políticas ambientales. [...] Ofrecen un incentivo para el desarrollo de actividades de reducción y para innovar en el rango completo de actividades que contribuyen a la reducción de la contaminación. (p. 132)

Asimismo, Pizarro (2016), comenta que:

La tributación ambiental es ya una línea de investigación reconocida en muchos países, en los cuales cuentan con una ardua producción científica sobre el tema y esto se debe al acelerado incremento del calentamiento global. Algunos países han empezado a dictar normas contables obligatorias que exigen la publicación de información contable medioambiental.

En tal sentido [...] la implementación de los tributos ambientales haciendo que los agentes que producen contaminación ambiental [...] se hagan responsables y paguen por los costos que generan [...]. (p. 37)



El autor Lozano (2009), respecto al principio de quien contamina paga, nos dice que:

en aplicación del principio “quien contamina paga”, permitan la internalización los costes sociales derivados de la tutela ambiental o, dicho de otro modo, que los costes sociales derivados del deterioro ambiental se reflejen en los precios y recaigan sobre los sujetos que contamina. Esta imputación de los costes resultantes de la lucha contra la contaminación y a buscar productos y tecnologías menos contaminantes, obteniéndose así una utilización más racional de los recursos del medio ambiente. (p. 76)

### **OBJETIVO JURIDICO ESPECÍFICO 1**

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

#### **La implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental.**

Los autores, Acquatella y Bárcena (2005), respecto a los vehículos más contaminantes, nos dicen lo siguiente:

[...] El sector del transporte, que es una de las mayores fuentes de contaminación y de otros efectos perjudiciales [...] Una posibilidad obvia es crear impuestos nuevos, cuyo objetivo principal sea la protección del medio ambiente. Estos pueden gravar las emisiones (por ejemplo, de contaminantes atmosféricos o del agua) o los productos, siendo los segundos los más frecuentes [...]. (pp. 111 – 112)

Respecto a las fuentes de contaminación, Tolmos (2004). Nos dice: “[...] las principales fuentes de contaminación del aire tienen su origen en el transporte vehicular (siendo los [...] vehículos altamente contaminantes – especialmente de transporte público [...].” (p. 11).

Sobre los vehículos más contaminantes, Sterner (2007), nos dice: “[...] si estos vehículos tienen un kilometraje elevado (y se conducen mayormente en las ciudades), entonces el daño ambiental puede ser considerable.” (p. 283).

Respecto al sector transporte, Acquatella y Bárcena (2005), nos dicen:

[...] El sector del transporte, que es una de las mayores fuentes de contaminación y de otros efectos perjudiciales [...] Una posibilidad obvia es crear impuestos nuevos, cuyo objetivo principal sea la protección del medio ambiente. Estos pueden gravar las emisiones (por ejemplo, de contaminantes atmosféricos o del agua) o los productos, siendo los segundos los más frecuentes [...] (pp. 111- 112)

## **OBJETIVO JURIDICO ESPECÍFICO 2**

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, en Lima, 2018.
--

**La implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares.**

Tellería (2005), menciona:

La contaminación del aire representa una amenaza particularmente maléfica tanto para la salud humana como para el medio ambiente, ya que muchas de sus formas, altamente nocivas [...]. En la actualidad, las principales preocupaciones del mundo desarrollado están vinculadas, de forma directa o indirecta, con la contaminación de vehículos motorizados. (pp. 31-32)

Sterner (2007) nos dice que: “como gran parte de la contaminación proviene de unos pocos vehículos, concentrarse en los más contaminantes debería ser una forma eficiente de mejorar la calidad del aire.” (p. 282).

La, OCDE (2012), propone:

[...] primero está en combatir el mal ambiental, estableciendo costos para determinadas actividades mediante impuestos sobre la contaminación; la segunda se encuentra direccionada a inducir el bien ambiental, promocionando incentivos positivos; y como tercera categoría, la innovación de adquirir medidas por medio de créditos fiscales y medidas que incrementen su rentabilidad. [...] (p. 131)

Respecto de los causantes de la contaminación del aire, Amestoy (2010) nos dice que: “La OMS señala como principales fuentes de contaminación del aire los compuestos orgánicos, el dióxido de carbono, ácidos, hidrocarburos, disolventes, [...] etc., procedentes de la combustión, de los motores de los automóviles [...]” (p. 73).

**INSTRUMENTO DE GUÍA DE ANÁLISIS DE REVISIÓN DE FUENTE  
NORMATIVA**

**TITULO**

“La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, en el Perú, 2018.”

**OBJETIVO JURIDICO GENERAL**

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

La Constitución Política del Perú de 1993, nos dice: “Artículo 2º.- Toda persona tiene derecho a: [...] 22: A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.”

La Ley General de Ambiente – Ley Nª 28611

Artículo VIII de. Expresa que: La persona sea, jurídica, pública o privada, o natural, debe encargarse del costo del daño o del riesgo que genere al ambiente. Este costo será de las acciones de vigilancia, prevención, restauración, reparación, rehabilitación y la compensación eventual que se relacionan a la protección ambiental de los componentes que negativamente impacta a las actividades del hombre, por lo que deberá asumir el daño o impacto que genere. (p. 21)

La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, ONU, 1992:

[...]

Principio 16 en la, que expresa: “Las autoridades nacionales deberían procurar fomentar la internalización de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el contamina debería, en principio, cargar los costos de la contaminación [...]” (p. 173)

“[...] Capítulo I Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Artículo XXX.- Objeto Imponible. - Créase el Impuesto Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.”

La Constitución Española Aprobada en 1978:

Artículo 45, nos dice:

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.
2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoya.

(...) Los Impuesto Ambientales y La Rendición de Cuenta, contando con la presencia de la Maestra Karina Caballero, quien es maestra de la Facultad de Economía de la UNAM; así como, la presencia del maestro Adrián Gómez, investigador del SIEC (...)

Karina Caballero explica lo que son los impuestos ambientales: “Son una serie de instrumentos económicos que buscan internalizar o capturar el costo social de las externalidades negativas de la contaminación que normalmente no se consideran cuando hay una actividad económica”

¿Cómo distinguimos una externalidad negativa?

Karina Caballero: “Una externalidad negativa es aquella, que se genera cuando se produce o se consume algo y en esa producción no está considerado el costo de contaminar, por ejemplo: cuando consumimos algo, cuando consumimos la gasolina estamos emitiendo gases del efecto invernadero y no estamos contabilizando nuestro costo.

Entrevistador ¿Cómo el que la hace la paga?

Karina: “Exactamente, es el principio de quien contamina paga”

Entrevistador: Adrián, ¿Cuál es la diferencia entre un impuesto ambiental y el impuesto sobre la renta, el IVA?

Adrián: Generalmente los impuestos ambientales su fin principal no es el recaudatorio, como si lo es el impuesto a la renta o el IVA. Un impuesto ambiental, lo que busca principalmente es cambiar ciertos comportamientos, internalizando los costos, para hacer más caros los procesos productivos, donde tanto los productores y consumidores tengan incentivos para poder cambiar esos procesos y poder contaminar menos”.

Entrevistador: lo que busca un impuesto ambiental ¿Es cambiar conductas?

Karina: Fundamental es eso. Los Impuestos Ambientales lo que buscan, son Cambios de los comportamientos de los agentes, que traten de reducir los patrones contaminantes, los patrones de consumo, menos uso de automóvil menos uso de bolsas plásticas, ese tipo de cosas.

Entrevistador: ¿La tenencia es un tipo de impuesto ambiental?

Adrián: Bueno en, México la Ley de ingresos de la federación, tiene un reglamento de impuestos sobre la contaminación, lo cual cada año está en 0 recaudación. Sin embargo, La OSD sí clasifica como impuestos ambientales tales como: el impuesto a automóviles nuevos, el impuesto a las gasolinas y diésel, al derecho minero, etc. Entonces, en general los impuestos sobre los automóviles, la OSD si lo considera como impuesto ambiental.

Entrevistador: Es decir, en nuestras cuentas no, pero ese es el espíritu.

Adrián: Si, aunque la recaudación es muy muy pequeña en México, por ese tipo de concepto, aunque en el espíritu si se puede considerar como un tipo de impuestos ambientales.

Entrevistador: Aunque el Diesel y gasolina si recauda mucha lana.

Karina: Sí, de hecho, tiene poco que es un impuesto, que es una recaudación positiva; porque, en años anteriores el Diesel está clasificado como en diferentes tarifas y una de ellas lo que ayudaba a diferenciar es entre la gasolina de México y la de EE. UU, eso generaba que, en lugar de ser un impuesto, era un subsidio.

Entrevistador: Es decir, tenemos los impuestos ambientales y los subsidios contaminantes.

Karina y Adrián: Exactamente.

Entrevistador: Y en México pues, nos gastamos mucho tiempo y mucho dinero subsidiando el precio de la gasolina.

Adrián: así es y eso tiene que ver pues, los precios de referencia internacional los precios del petrolero es muy altos, y entonces se daban el lujo de subir el precio de la gasolina porque tiene hartos ingresos. Actualmente a partir de la reforma petrolera, esto ha cambiado un poco y el jet ya no es un subsidio y el jet ya no es un subsidio por los estímulos que van cambiando casi semanalmente y actualmente ya es positivo siempre. (...)

Karina: Desde un punto de vista ambiental, el subsidio no incentiva a que puedan contaminar menos, menos uso de automóvil, de consumo, y también es un impuesto que beneficia a los demás ingresos.

Entrevistador: Es decir era malo, pero el costo político de solucionarlo, técnicamente suena impecable (...)

Adrián: Lo que la sociedad pide es más el uso de hospitales (...), pero no tanto los asuntos ambientales. Por lo que, políticamente no es muy rentable en México estar promoviendo ese tipo de impuestos. (...)

Karina: (...) es conveniente no solo pensar en un impuesto, sino en una reforma fiscal ambiental, en el que pensemos, qué vamos hacer con ese dinero que se está recaudando, a dónde va a ir, qué se va hacer. Si pensamos que ese dinero lo podemos destinar a mejor transporte público, para investigaciones de mejor uso de mejores gasolinas, ese tipo de cosas que puedan contribuir en una mayor medida lo que se conoce como el doble dividendo, que no más te quedas con la recaudación e indirectamente trates de cambiar el patrón de comportamiento, sino que también, ese dinero recaudado lo puedas usar para mejorar la calidad ambiental, y también hacia una parte de efecto distributivo hacia personas de menores ingresos.

Entrevistador: Incluso te facilita la estrategia política para tomar una decisión tan compleja y difícil y como subir el precio de la gasolina si a cambio de eso subsidias el transporte público.

Adrián: Sí claro, en este caso si la gente sabe que se va hacer con ese dinero, con un beneficio tangible, políticamente, es mucho más fácil de que sea aceptado ese impuesto. Sin embargo, si puede tener cosas muy positivas, el etiquetar los ingresos de ciertos impuestos, pero

también pueda haber aspectos negativos, es que, es muy difícil que la recaudación de un impuesto coincida con el dinero que se necesita para aplicar cierta política pública; entonces, pueda haber sobre financiamiento lo que causaría que las tasas del mismo impuesto se estén ajustando con el tiempo, y le de incertidumbre y poca credibilidad al impuesto y eso podría crear por ahí un efecto negativo. Sin embargo, esto no quiere decir que de forma general no se pueda decir que el ingreso, por cierto, impuesto pueda ser utilizado para algo muy general. (...) por el ejemplo el derecho del uso y goce de parques naturales, donde ley del ambiente en México dice que debe utilizarse en beneficio de esos parques.

Entrevistador: Muy bien, estamos (...) hablando sobre impuestos ambientales. Adrián en el caso del etiquetado de un impuesto a la gasolina, sería más complicado respecto a imponer un impuesto para el uso y goce de los parques.

Adrián: El concepto que obtienes por la recaudación de cierto impuesto es que tenga un fin en específico. Por ejemplo, en el caso de dióxido de carbono de diésel o gasolina, un etiquetado sería para cambiar el transporte público y que se haga a base de gas, por ejemplo, por así decirlo, por algo menos contaminante. En México, salvo el uso de los parques, no existe el etiquetado de los impuestos; sin embargo, en países como Australia, por ejemplo, existe un impuesto que es sobre la propiedad urbana, en donde lo que se recauda se utiliza para mantener los parques, carreteras.

Entrevistador: Es un impuesto parecido al predial.

Adrián: Sí, es parecido al predial, nada más que urbano. En Alemania existe un impuesto sobre la maquinaria pesada, en donde lo que se recauda se utiliza para mantener la carretera, ese tipo de cosas podrían ser etiquetadas. En EE. UU también hay por ejemplo que hay sobre el gas, están etiquetados y tiene un uso específico.

Entrevistador: Esto ayuda también a legitimar. Pues, como contribuyente, te duele menos pagar si sabes específicamente qué se va a ir para un rubro que está totalmente alineado con el sentido común.

Karina: Claro, definitivamente es muy que el contribuyente sepa que, si ese impuesto se va dedicar para fines ambientales, que realmente se pueda observar un resultado al respecto, que sí se pueda observar más metros, más transporte público masivo, entonces sí está funcionando nuestra recaudación y también en cuanto al etiquetado es difícil en el tipo de



impuesto, quien lo recauda, la federación, los estados, los municipios. Yo creo que, es más fácil un etiquetado a nivel municipal, a nivel estatal, que a nivel federal. Porque se sabe que, aquí todo se va a la bolsa y luego se distribuye por todos los programas públicos, y es mucho más difícil de identificar eso; porque, por ejemplo, para el transporte público de la ciudad de México, pues si pagamos la gasolina la Federación es la que recauda (...)

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	

5	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

<b>11</b>	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
-----------	--	---

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Miguel Anthony Núñez Aylas

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Ingeniero Ambiental

**Institución:** Digesa / Industria Hilandera SAE

## OBJETIVO GENERAL

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

La implementación de un impuesto contribuye positivamente porque esto permite que se contamine menos.

2. ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

El modo de distribución no exactamente lo sería un pagado tributarista. Sin embargo, esto puede estar a cargo de las municipalidades, o también por organismos del medio ambiente, como el OESA (Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental). Además, que la recaudación puede ser utilizada para los objetivos en construcción de áreas verdes.

3. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

La implementación a un vehículo contaminador, protegería al medioambiente de forma positiva. Por la gran capacidad de vehículos que no cumplen con los estándares técnicos, tal como se puede apreciar en las vías de transporte público, por los gases que los mismos vehículos expulsan.

4. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

En la medida que este impuesto genere ingresos al Estado, se podría utilizar como propuesta a otras medidas de transporte; tal como, por ejemplo: El transporte Ferrocarril, similar a las vías del tren. Esto permitiría disminuir la contaminación, porque las vías de transporte como estas, contaminan menos.



## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

**Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

5. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Este tipo de vehículos, son considerados como los más contaminantes, por la capacidad de emisiones, entre otros aspectos técnicos. Entonces, el propietario a parte de generar un costo por la utilización de estos vehículos con finalidad comercial, mejoraría sus condiciones técnicas. Sin embargo, lo más importante, está en generar conciencia ambiental ya que, lamentablemente los peruanos carecen de cultura ambiental.

6. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

De lo anteriormente dicho, primero se debe crear conciencia ambiental. No obstante, con un impuesto de esta naturaleza, se podría reparar el daño ocasionado en un día a un buen medio ambiente.





7. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Es evidente que en estos últimos años, el parque automotor ha ido incrementando gracias a que no hay un control a esta industria de venta, sin embargo, está evidentemente ha ha comprobado que sí hay contaminación por los vehículos.

8. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Según el principio señalado en lo propuesto, esta implementación sería un método para reducir el uso de vehículos en la zona de las mismas ciudades.

9. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Este impuesto generaría que los propietarios renueven sus vehículos por otros más nuevos. Por lo tanto sí.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

El humo de los gases que los vehículos emiten, evidentemente provocan graves enfermedades a largo plazo. Por eso, si se implementa un impuesto para evitar estos fines negativos, conllevará a que mejore la salud respiratoria de la ciudad.

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

Sí, pero esto deberá ir acompañado de un estricto control de todos los vehículos, para que el propietario se vea obligado a cuidar, pero no pagar y en otros casos a cambiar sus vehículos desahogados y en pésimas condiciones.

12. De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

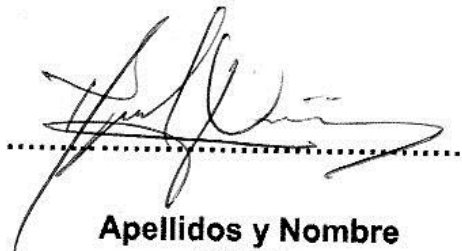
Aportaría de la manera en que se cumple en la actualidad del principio contaminador pagador, en consecuencia estos vehículos o ya no habrían vehículos que contaminen a gran proporción.

13. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Este dio el efecto positivo llevado de la fiscalidad que se da al impuesto vehicular.

MIGUEL ANTHONY  
NUÑEZ AYLAS  
INGENIERO AMBIENTAL  
Reg. CIP Nº 184459

Sello



Apellidos y Nombre  
FIRMA

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Juan A. Parihuaman Porcedes

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Abogado especialista en Derecho Ambiental

**Institución:** Asesor legal en Asuntos legales Ambientales, Trabaja en la Fiscalía Especializada en el Medio Ambiente.

## OBJETIVO GENERAL

**Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Contribuye en la medida que se gravan a los vehículos más antiguos y más pocos con motores nuevos, entendiendo que estos contaminan más.

2. ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

En este sentido desmorozo exactamente como es la recaudación de un impuesto. Pero, sí es que según los municipios las entidades locales por su administración.

3. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

La implementación o mejor dicho, los impuestos ambientales, tienen por finalidad evidenciar los principios ambientales, especialmente el Principio contaminador pagador, cuyo finalidad es crear conciencia ambiental, desincentivando el uso de vehículos.

4. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Si los propietarios se ven obligados a pagar mucho por un vehículo viejo, éstos optarían por venderlo, en vez de repararlo.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Pues reduce de forma eficaz; ya que, los vehículos de estas características son los más contaminantes. Por la implementación de un tipo de impuestos, reduce la contaminación ambiental.

6. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

La finalidad no es recaudar más, la finalidad es que con este impuesto, los propietarios usen menos vehículos y por lo tanto se recaude menos. Aquí, se cumplirá el principio contaminador pagador.

7. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Se entiende que todos los impuestos son de obligatorio cumplimiento para los contribuyentes, entonces obligados a pagarlos.

8. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

De forma positiva, por que lo que se busca es contener menos, es decir que las personas sean conscientes que contaminan y responsable.

9. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Sí, porque sería ideal que se renovarían los vehículos viejos por nuevos, por ende que reduzca contaminación más.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

**Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.**

10. ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

*Este tipo de impuesto a los vehículos evitará que el medio ambiente se siga contaminando producto de estos vehículos.*

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

*Por el cumplimiento del principio contaminador paga:  
Por lo que si mi vehículo es muy deficiente y contamina mucho, mejorará su estado técnico o preferiré vender sus partes o venderlo a algún bano para comprar uno nuevo.*





12. De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

Primero aportaría orientando a los contribuyentes y a la ciudadanía sobre los riesgos del medio ambiente. Además como se sabe, a las personas no les gusta pagar mucho y en consecuencia existirían empresas vehículos que contaminan demasiado el aire.

13. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Al igual que la pregunta anterior. Generación conciencia ambientalista.

  
.....  
Juan A. Purichuaman Parades  
.....  
  
ABOGADO  
CAL 51147  
**Sello**

  
.....  
**Apellidos y Nombre  
FIRMA**

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Elman Rosillo Campaña

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Abogado Especialista en Derecho Ambiental

**Institución:** Fiscalía Especializada en Materia Ambiental

## OBJETIVO GENERAL

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

A través de un impuesto ambiental que grava a los vehículos siendo ellos los que contaminan un 80% el aire, contribuiría de forma eficaz a la disminución de la contaminación ambiental.

2. ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Pienso que sería prudente que le recauden, en el caso de las municipalidades, y que, ellos ayudarían con ese recauden, en la implementación de áreas verdes.

3. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

De forma eficiente, porque se estaría cumpliendo con el principio de quien contamina paga, además que este impuesto protegería a que las futuras generaciones puedan aprovecharlo también.

4. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Además de adoptar otras alternativas de transporte menos contaminantes, los propietarios preferirían veredas. Ahora, si existe una bmo similar o mejor que el bmo chatarreo, éstos por medio de este bmo, podrían adquirir mejores vehículos en beneficio al medio ambiente.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

**Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

5. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Pero que todos los vehículos contaminan, sean vehículos pequeños o grandes. Entonces, esto permitiría que se realice un correcto mantenimiento de cada vehículo, renovando así el porque automotor, específicamente de aquellos más grandes donde emiten más cantidad de humo o gases tóxicos al medio ambiente (aire).

6. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Económicamente en la forma que se recaudaría un monto adicional a los impuestos ya existentes. Sin embargo, esa no es la finalidad principal; sino, estaría orientada a repercutir el daño que han ocasionado al ambiente. Además, que una forma ideal de utilizar esa recaudación, es sembrando más árboles ya que son los purificadores del aire.

7. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Así como todo impuesto es obligatorio, entonces cada contribuyente estaría obligado a pagarlo. Sin embargo, sería necesario que el contribuyente tenga conocimiento del porqué paga, así estaría conscientizándose. Y disminuyendo el uso de vehículos en miles de usuarios por el uso de transporte público.

8. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Porque se estaría gravando a los vehículos que contaminan más, así deberían pagar más, obligándolos a que reparen lo dañado y mejoren los estándares de sus vehículos.

9. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Sí, porque preferirán comprar o usar otros medios de transporte.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

**Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.**

10. ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

Los impuestos verdes, contribuyen además de disminuir la contaminación, mejorar la salud de los ciudadanos, por lo tanto vivir en un ambiente equilibrado

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

Si un propietario de un vehículo que debe pagar un impuesto semejante, preferiría mejorar su vehículo, o usar mejor el transporte público.





12. De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

De manera efectiva; ya que, pero se preferiría que mejor usen transporte público o vehículos híbridos.

13. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Con un impuesto de este naturaleza, favorecerá al control de las normas ambientales, ofreciendo así un mejor ambiente.

Sello

Apellidos y Nombre  
FIRMA

ELMAN ROSILLO CAMPANA  
ABOGADO  
CAL. 065335

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** ..... Víctor Hugo Felipa Gradaa .....

**Cargo/Profesión/Grado académico:** ..... Abogado Especialista en Derecho Tributario .....

**Institución:** ..... Municipalidad Distrital de los Olivos .....

## OBJETIVO GENERAL

**Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

..... Contribuye a incentivar a los propietarios de los vehículos .....  
..... a mantener en óptimas condiciones sus unidades; así .....  
..... como, a renovarlas cada cierto tiempo y/o perio- .....  
..... do de manera permanente .....

2. En su opinión ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Debería estar orientado a los gobiernos locales, con la condición que estos reinviertan en la creación y mantenimiento de los áreas verdes de los distritos.

3. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Disminuiría la contaminación en una ciudad como Lima, entre otras, que tienen un gran mercado vehicular.

4. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Permitiría que el ciudadano se traslade masivamente en los servicios de transporte público; a su vez, estos tienen que ser mejorados, implementados y masificados (trenes y subterráneos) para cubrir la demanda.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. En su opinión: ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Al igual que en la cosecha agrícola obligaría a esperar un correcto mantenimiento a los unidades móviles de mercancía y su renovación del parque automotor que deberá ser mantenido por el Estado con la finalidad de disminuir los costos de adquisición de flotas nuevas.

6. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Si contribuiría a la recaudación extrafiscal. Sin embargo, no sería el objetivo de la norma, la cual debería obligar a los gobiernos locales mediante este tributo a crear y mantener áreas verdes.

7. Diga usted: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

El impuesto es de obligatorio cumplimiento, como tal nace de una norma impositiva; por lo que, todo aquel propietario de un vehículo se encuentra obligado a su debido cumplimiento.

8. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los Vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Si, efectivamente.

9. En su opinión: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Permitir que con conciencia que le poner va en el medio ambiente es la finalidad de todo persona natural o jurídica a fin de disminuir el cambio climático.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. En su opinión ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

Al ser de obligatorio cumplimiento y de aplicación aseguradamente el control del parque automotor en uso, permite la disminución del aire contaminado, así la obligación de la renovación del parque automotor cada cuatro años, dentro de los niveles de contaminación muy contaminada.

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

La implementación del impuesto tiene que estar acompañada de un estricto control incontestable del parque automotor, ello contribuiría al obligatorio cumplimiento de una buena y constante revisión técnica y de la reparación de los vehículos motorizados.



12. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

La implementación de un impuesto no va a variar la emisión de gases, lo que va a variar es el estricto control de la norma ambiental, si por el contrario el impuesto debería ser gradual a partir del 3er o 4to año de uso del vehículo hasta un máximo de 6 a 7 años.

13. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

La implementación de un impuesto no va a variar la emisión de gases, la calidad del aire, lo que va a favorecer es el estricto control de la norma ambiental.

Victor Hugo Felipe Gadea  
ABOGADO  
Registro CAL N° 68993

Sello

Apellidos y Nombre  
FIRMA

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Jorge Luis Maehaca Rodríguez

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Abogado Especialista en Derecho Tributario

**Institución:** Municipalidad Distrital de Puente Piedra

## OBJETIVO GENERAL

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Gravando el grado de contaminación que los vehículos, entendiéndose, que los vehículos más antiguos, generan mayor grado de contaminación.



2. En su opinión ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Se distribuiría va a ser a través de un fondo común y se reparte equitativamente por gobiernos locales.

3. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Con la desincentivar el uso de vehículos antiguos y promover la adquisición de vehículos nuevos.

4. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Desincentivar el uso de vehículos viejos más el uso de vehículos.



## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. En su opinión: ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

con el uso de combustible Diesel - I

Generaría que el contribuyente prefiere más con  
vehículos que utilizan como combustible el GNV o GLP  
contaminante.

Por lo tanto, utilizaría combustible menos contaminante.

6. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

\* Esa contribución va a ir disminuyendo a medida que se conta-  
mine menos.

se pierde la naturaleza del Tributo, esencialmente la  
denominación de Tributo.

7. Diga usted: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

De forma positiva; porque la contaminación del aire en su mayoría es producto de estos vehículos.

8. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los Vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Sería un aporte, para promover a reducir el uso de vehículos antiguos.

9. En su opinión: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

El hecho generador es el uso de un vehículo menos contaminante. Ade la revisión técnica tiene fomas internacionales.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. En su opinión ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

Al trasladar una carga tributaria a todos los vehículos, y al largo plazo, estos serán reemplazados por mejores, esto tomará su tiempo, pero lo importante es que al usar mejores combustibles, se emitirán menos gases y por ende disminuirá el aire contaminado por una mejor calidad de los mismos.

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

Por los gastos de mantenimiento o por los años de vida útil de los vehículos.


12. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

Los mismos empujamos técnicos -

13. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Al implementarse el Tributo Generaría en el contribuyente a parte de una conciencia ambientalista y lo en su afecto pagar el Tributo. Además, como lo gente no le suel pagar, apostaría por el Tema del no uso de vehículos contaminantes en beneficio del medio ambiente.

Sello

  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUENTE PIEDRA  
SUB GERENCIA EJECUTORIA COACTIVA  
**Apellidos y Nombre**  
JORGE LUIS RODRIGUEZ  
**FIRMA**  
AUXILIAR COACTIVO

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Alex Bartista Juspe

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Abogado Especialista en Derecho Tributario

**Institución:** Municipalidad Distrital de Puente Piedra

## OBJETIVO GENERAL

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Dependiendo del caso, primero; puede generar una conciencia ambiental, que se tiene que materializar por el cumplimiento y si este cumplimiento no se da, genera a una coacción de los recursos que requiere el impuesto. Y esta coacción debe ser esta regulada.



2. En su opinión ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Consolidando un equipo de fiscalización medioambiental Municipal, paralelo con el Ministerio de Transporte.  
Empoderando, al aparato fiscal, para llevarlo a un control efectivo.

3. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Generaría una conciencia política, económica, social.

4. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Básicamente, a base de un cambio a la calidad de los vehículos.  
También los beneficios fiscales.



OBJETIVO ESPECÍFICO 1.

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. En su opinión: ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Reducción en el sentido de que ..... Ejemplo de la  
ciudad.  
Iniciativa ambiental de cambiar el uso de combustible  
por GLP o GNV

6. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Es básicamente recaudar menos.

7. Diga usted: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Por la misma razón, al haberlo, al impuesto este debe ser pagado y el no hacerlo traería como consecuencia una menor cohesión del vehículo.

8. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los Vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Efectivamente, porque impulsaría el cambio del parque automotor.

9. En su opinión: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Con el reemplazo del vehículo o vehículos contaminantes, por vehículos menos contaminantes.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. En su opinión ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

*Aplicar*  
↓  
*C-E*

...*• Contar a la salubridad.*

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

*Deberá estar acompañada de un incentivo estatal a todos los vehículos que queden en mejor estado. Ver en países mejorando las condiciones técnicas de los vehículos que también pesen un impuesto de esta naturaleza.*



12. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

Esta implementación no variaría la emisión de gases, variando su estructura control de raras actividades, pero sería recomendable este impuesto sea a los vehículos más antiguos, pero que disminuya específicamente la depuración de gases al aire.

13. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

La buena calidad del aire sería el efecto de la disminución de gases. Pero sería mejor que de me oponi a esto, de los aspectos implemente ambiental.

  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUCALLPA  
SUB GERENCIA DE EJECUTORIA COACTIVA  
  
ABOG. ALEX BAUTISTA QUISPE  
EJECUTOR COACTIVO

Sello

Apellidos y Nombre  
FIRMA



## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Miguel Angel Ventura Hilario

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Subgerente de Fiscalización Tributaria / Abogado y Político

**Institución:** Municipalidad Distrital de los Andes

## OBJETIVO GENERAL

Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Contribuiría mucho en la renovación del parque automotor y en el efecto en su impacto ambiental.

2. En su opinión ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

El impuesto generado es el mejoramiento de cosas  
vales a nivel nacional.

3. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Muy favorablemente. Por que así se renovaría el  
vehículo de manera más rápida y se prote-  
gería al medio ambiente.

4. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

No generaría. Otras vías de transporte, sólo renovaría  
el parque automotor.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. En su opinión: ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Con la implementación de este impuesto a los vehículos de carga pesada y los de transporte público, no reduciría la contaminación ambiental, pero sí disminuiría la pobreza, contaminación y accidentes.

6. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Con un impuesto extrafiscal, sí contribuiría económicamente a la recaudación, pero a que este no es necesario porque aún es necesario mejorar el medioambiente.



7. Diga usted: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Por la naturaleza del tributo, obligaría a los contribuyentes. Y como los impuestos, tendrían calidad de ser obligatorios y los contribuyentes serían los propietarios de los vehículos.

8. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los Vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Sí, porque con este impuesto se renovarían el parque automotor.

9. En su opinión: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Sí, de forma positiva y en este principio de quien contamina paga, disminuyendo el uso de vehículos viejos, o en peores condiciones, para que se contamine menos y permita vivir en un ambiente equilibrado.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. En su opinión ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

Aplicamos este tipo de impuesto, y dejando de utilizar vehículos que contaminan, especialmente los de mayor costo se debe, no disminuir la contaminación, pero sí evitaría que este avance.

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

De forma eficaz, aunque el contribuyente preferiría comprar un vehículo nuevo en vez de pagar tanto impuesto, pero que genera tener de mucha utilidad.

12. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

De manera efectiva, porque sería moderada pero no ideal. Porque lo ideal, los vehículos híbridos.

13. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

de forma positiva, cuidando del medio ambiente y en respecto a disminuir el calentamiento global.

Sello



LIC. MIGUEL A. VENTURA HILARIO  
SUB GERENTE

Apellidos y Nombre  
FIRMA

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** ..... Claudia Reyes Robles .....

**Cargo/Profesión/Grado académico:** ..... Abogada (Profesora de la Generación de Adm. Tributaria) .....

**Institución:** ..... Municipalidad Distrital de Puente Piedra .....

## OBJETIVO GENERAL

**Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

.....  
De forma positiva. Sin embargo, deberá generarse conciencia  
ambiental manteniéndose en el cumplimiento, esto  
es lo que permiten los impuestos, que frente a un incum-  
plimiento, se realice la coacción del vehículo. Pero lo  
que realmente es generar conciencia a los contribuyentes.  
.....

2. En su opinión ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Del modo que los Gobiernos locales en todo el país, estarán encargados de su recaudación, debido a que contaminan vehículos hay en todo el país, pero a veces que contaminan hay más en ciudades como Trujillo y Lima, Arequipa. Si los gobiernos locales recaudan un impuesto de esta naturaleza, los municipios utilizarán lo recaudado para mejorar su funcionalidad Medio Ambiental.

3. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Protegería de forma positiva en la protección al medio ambiente

4. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

De manera eficaz, ya que las personas escogerían por medios de transporte públicos mejorados como el metro, polidromo o incrementos en transporte como trenes, subterráneos.



## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. En su opinión: ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

De manera preventiva, sin embargo, también deberá enfocarse en el tipo de combustible, quiere decir que los vehículos que utilizan Diesel contornen más que los que usan GNL o GLP.

6. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Si contribuyere como medio a la recaudación, siendo esta una finalidad secundaria que podría ser utilizada para mejorar al ambiente.

7. Diga usted: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

De forma positiva; ya que, al ser nuestro país no industrializado a comparación de otros, demuestro que los vehículos son los que contaminan más el ambiente.

8. En su opinión: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

De forma positiva, demostrando y haciendo efectivo el principio ambiental de internalización de costos, internalizándolo al mismo tiempo al contribuyente.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

9. En su opinión ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

De manera eficaz; ya que, con esta implementación obligaría a que exista un mejor control del parque automotor, bajando así el índice de contaminación del aire.

10. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

De modo que, al verse el contribuyente involucrado, optarían por renovar su vehículo.





11. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

Con un impuesto ambiental a los vehículos no va a variar la cantidad de gases del aire. Pero sí, se cree que se usen de mantenimiento. Por eso, es recomendable que el aplique más para los vehículos más antiguos, para que se dejen de usar.

12. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Sí, pero además en el cuidado del medio ambiente a fin de disminuir el calentamiento global. Esto va a permitir que se usen menos CO2 u otros gases al aire.



Sello

*Blanca*  
CAL 65382

Apellidos y Nombre  
FIRMA

## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Fidel Peña Martínez

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Abogado en Derecho Tributario

**Institución:** Subgerente de Fiscalización Tributaria en la Municipalidad del Distrito de Huancayo

## OBJETIVO GENERAL

**Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Con la implementación de un impuesto a los vehículos, garantizando así, a aquellos vehículos los que son los que contaminan más al ambiente. Esto contribuyó a disminuir la contaminación ambiental.

2. ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

En la distribución contribuiría al mejoramiento de aceras  
viales, construcción de mejores carreteras, entre otros.

3. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

De la forma que, generaría conciencia a nivel político y  
económico.

4. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

Buscaría utilizar eficientemente vehículos que  
tengan mejor calidad conforme su motor u otras  
calidades tener. Así como otros beneficios que  
debe ambientar subsistir con el.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Reducción de forma positiva. Sin embargo al igual que en otros unidades vehiculares, esto también reduciría en el transporte público o grandes flotas que contaminan más al ambiente.

6. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, (Transporte Público y de Carga pesada), contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

Sí contribuiría económicamente.

7. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Esta forma que al igual que los otros impuestos, obligaría al contribuyente a pesar como exigencia del Estado y el Poder que tienen los impuestos.

8. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Al nacer este impuesto de un principio ambiental, se promueve una mayor eficiencia por disminuir la contaminación haciendo pagar al propietario de quien internaliza el pago - internalización de costos.

9. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Si, en la medida que los contribuyentes optarán por no usarlos, comprando autos nuevos.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

De manera positiva, siendo obligatorio cumplimiento de pago, disminuyendo la contaminación del aire por los gases emitidos por los vehículos, que contaminan el aire (medio ambiente).

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

En el modo que al implementar al ver que tiene que pagar impuestos por un vehículo que contamine más, también de cuidar o controlar, indirectamente, estaré cuidando al ambiente.

12. De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

De forma efectiva, disminuyendo así la expulsión de gases tóxicos al ambiente.



13. ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Con la implementación de este impuesto ambiental, favorecimos eficientemente; y, que, recibamos menos vehículos en el Estado; o más antiguos; además que el utilizar otros usos de transporte público como sustitución, taxis, u otros que sean menos contaminados, el aire será beneficiado y unreactivamente le salud de los personas.

  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUENO PIEDRA  
  
FIEL A. PEÑA MARTÍNEZ  
SEER GERENTE DE ESPECIALIZACIÓN TRIBUTARIA  
Sello

Peña Martínez Fidec  
Apellidos y Nombre  
FIRMA



## GUÍA DE ENTREVISTA

**TÍTULO:** La Implementación de un Impuesto a los vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018.

**Entrevistado:** Mauricio Juan Reyes Baldeon

**Cargo/Profesión/Grado académico:** Abogado Especialista en Derecho Ambiental

**Institución:** OEFA PERÚ / Asesor legal en asuntos ambientales,

## OBJETIVO GENERAL

**Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.**

1. ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Este tipo de política tributaria, contribuye eficazmente ya que estos impuestos ambientales tienen la finalidad de mantener el equilibrio en el Derecho Constitucional

2. En su opinión ¿De qué modo se distribuiría la recaudación de un impuesto a los vehículos con finalidad medioambiental, Lima, 2018?

Exactamente el modo, no sabía como sería lo idealmente.  
Sin embargo, creo que los municipios podrían encargarse  
de esta recaudación, o un organismo del Poder  
o Fiscalización ambiental como el OTEA, o en  
su defecto, sería esta institución que se encargue de  
realizarlo.

3. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos protegería al medioambiente, Lima, 2018?

Protegería al cuidado del ambiente de forma positiva,  
ya que con este impuesto se busca disminuir el uso  
de vehículos motorizados, porque cada año nuestro  
país, especialmente Lima, la afluencia vehicular ha  
aumentado.

4. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos conllevaría a utilizar otras alternativas de transporte menos contaminantes, Lima, 2018?

En este sentido lo que se busca es con cambio en la  
calidad vehicular.

## OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos de Categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018.

5. En su opinión: ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, reduce la contaminación ambiental, Lima, 2018?

Reducción de la mancha portera. Ya que, este tipo de vehículos, por el tamaño de cilindrada, poseen, de otras características que ha de poseer, contaminan más a comparación de otros vehículos. Entonces los propietarios a fin de amenorar costos, en este impuesto les obligaría a cambiar sus vehículos.

6. En su opinión ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos de Categoría M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, Clase I, II, III, contribuiría económicamente a la recaudación extrafiscal, Lima, 2018?

El aumento de la recaudación, por esta no se ve esencialmente su finalidad, ya que, el impuesto se ve reflejado a largo plazo, que se recaude menos, donde lentamente de a poco, que se está creciendo.

7. Diga usted: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos obligaría a pagar a los contribuyentes un tributo ambiental, Lima, 2018?

Por otro lado, ya que la contaminación del aire en nuestro país, es producida del parque automotor, más que en otras actividades, como industriales.

8. Considera Ud. Que, ¿Con la Implementación de un impuesto a los Vehículos, podría reducir el vetusto parque automotor, en Lima, 2018?

Como este impuesto nace de políticas de protección ambiental, al ayudar a promover la reducción de vehículos antiguos.

9. En su opinión: ¿De qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos demostraría la internalización de costos – “quien contamina paga”, en Lima, 2018?

Al ser un impuesto de origen ambiental, al demostrarlo específicamente el principio de internalización de costos. Con el pago de una actividad del negocio.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018.

10. En su opinión ¿De qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitidos por los gases vehiculares, Lima, 2018?

*De manera positiva y eficaz.*

11. ¿De qué modo la implementación de un impuesto a los vehículos contribuiría a mejorar las condiciones técnicas de sus vehículos, Lima, 2018?

*Más que mejorar las condiciones técnicas de su vehículo, el contribuyente o propietario preferiría cambiarlo o actualizarlo con otro sistema de transporte.*



12. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos aportaría en la disminución de las emisiones de gases que éstos expulsan, Lima, 2018?

De manera positiva y ya que se está cumpliendo con la función ambiental, por lo que si mi vehículo contaminara menos, pagaría menos impuesto y por lo tanto, un vehículo es mejor cuando se puede usar gases contaminantes.

13. En su opinión ¿De qué manera la implementación de un impuesto a los vehículos favorece la buena calidad del aire, Lima, 2018?

Este sería el efecto de la disminución de los gases de vehículos contaminantes, y por supuesto que favorece la buena calidad. Pero, necesariamente se deberá hacer un estudio por dar una respuesta exacta.

  
Sello

  
Apellidos y Nombre  
FIRMA

MAURICIO JUAN REYES BALDEÓN  
CAL N°: 69576

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>





6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
1	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
2	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
3	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
4	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
5	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>





## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>		
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
1	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
2	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
3	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
4	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
5	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que sí un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>





## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Especifico Nº 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico Nº 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que sí un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Objetivo Especifico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico Nº 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que sí un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
1	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
2	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
3	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
4	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Especifico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
5	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>

## GUÍA DE PREGUNTAS DE ENTREVISTA-CUESTIONARIO

**Título: “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución en la Disminución de la Contaminación Ambiental, Lima, 2018”**

**Investigadora: Rosa Vanessa García León**

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

<b>Objetivo General</b>	<b>Conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, Lima, 2018.</b>	
<b>1</b>	¿Usted conoce de impuestos ambientales, Lima, 2018?	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2</b>	¿Usted estaría de acuerdo con incorporar un pago donde sea administrado para proteger el medio ambiente, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>3</b>	¿Usted estaría de acuerdo que los vehículos que contaminan paguen un monto que permita ser administrado para reparar el daño ambiental, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>4</b>	¿Usted considera conveniente que en caso de implementar un impuesto a los vehículos más contaminantes, la distribución de esa recaudación mejoraría el transporte público, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 1</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos, disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018?</b>	
<b>5</b>	¿Usted considera que, si se da a conocer sobre la finalidad de un impuesto a aquellos vehículos más grandes que emiten mayores descargas de gases contaminantes, contribuiría a que se contamine menos, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

6	¿Usted considera correcto que un propietario de un vehículo que contamina el ambiente, deba pagar para remediarlo, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
7	¿Usted cree que si un propietario de este tipo de vehículos al tener conocimiento de que, si su vehículo es más contaminante y pagaría más porque su vehículo contamina en mayor cantidad, sería consciente del daño que ocasiona, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
8	¿Usted cree que es justo que un propietario de este tipo de vehículos, deba ser más precavido con el cuidado del vehículo, para evitar pagar por contaminar, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
<b>Objetivo Específico N° 2</b>	<b>Dar a conocer de qué manera la implementación del impuesto a los vehículos disminuye la contaminación del aire emitido por los gases vehiculares, Lima, 2018.</b>	
9	¿Usted considera que con el pago de un impuesto a los vehículos cuya finalidad sea proteger el medio ambiente, disminuiría su contaminación, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
10	¿Usted considera que por medio de un pago para vehículos que contaminan más, y cuya finalidad sea repararlo, disminuiría la mala calidad del aire, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
11	¿Usted considera que nuestra sociedad deba realizar una política ambiental que implique comprometer a la sociedad, que si dañamos el medio ambiente, debemos repararlo, para el aprovechamiento de las futuras generaciones, Lima, 2018?	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>



**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**
**I. DATOS GENERALES**

I.1. Apellidos y Nombres: FLORES MEDINA, ELEAZAR ARMANDO  
 I.2. Cargo e institución donde labora: DOCENTE UCV  
 I.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ENCUESTA  
 I.4. Autor(A) de Instrumento: ROSA VANESSA GARCÍA LEÓN

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													X
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :**

95 %
------

 Lima, 10 de octubre del 2018


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

 DNI No. 09889149 Telf.: 989179766

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres:..... Jorge B León  
 1.2. Cargo e institución donde labora:..... Docente UCV  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación:..... Encuesta  
 1.4. Autor(A) de Instrumento:..... ROSALBA VANESSA GARCIA LEÓN

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.													X
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													X
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													X
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.													X
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													X
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													X

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 10 de octubre del 2018

  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 10796211 Telf.: .....



### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Rodriguez Figueroa, José  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la UCV  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Encuesta  
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Rosa Vanessa Gacia Leon

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.													X
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													X
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													X
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.													X
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													X
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													X

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumplé con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación


#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

96 %

Lima, 10 Octubre del 2018

Rosa Vanessa Gacia Leon  
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No..... Telf:.....

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Chávez Rabanal, Mario Gonzalo  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la Universidad César Vallejo  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Preguntas de Entrevista  
 1.4. Autora de Instrumento: Rosa Vanessa García León

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 14 de junio del 2018

  
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 60011314 Telf. 985565527



### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Chávez Rabanal, Mario Gonzalo  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la Universidad César Vallejo  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Módulos frente Geometría  
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Rosa Vanessa García León

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 28 de junio del 2018

  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 40512324 Telf. 4855955722

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Chávez Rabanal Mario Gonzalo  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la Universidad César Vallejo  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Análisis de Fuente Normativa  
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Rosa Vanessa Farfán León

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 29 de junio del 2018

*Rosa Vanessa Farfán León*  
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 60511374 Telf.: 985545522



### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Trujillo Pajuelo, Michael Lincoln  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la Universidad César Vallejo  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Cuico de preguntas de entrevista  
 1.4. Autora de Instrumento: Rosa Vanessa García León

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 27 de Junio del 2018

  
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 44953968 Telf. 940295144

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: La Torre Guerrero Angel Fernando  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Coordinador De Responsabilidad Social  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de preguntas de entrevista  
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Rosa Vanessa García León

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 27 De JUNIO del 2018

Rosa Vanessa García León  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 09961844 Telf: 980 758944





**ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD  
DE TESIS**

Código : F06-PP-PR-02.02  
Versión : 09  
Fecha : 23-03-2018  
Página : 1 de 1

Yo, **Eleazar Armando Flores Medina**, docente de la Facultad de Derecho y Escuela Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo - Lima Norte, revisor (a) de la tesis titulada

**“LA IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS Y SU CONTRIBUCIÓN A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, PERÚ, 2018”**, del estudiante **ROSA VANESSA GARCÍA LEÓN**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **20%** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lima, 07 de noviembre de 2018

Firma

**DR. ELEAZAR FLORES MEDINA**

**DNI: 09884149**

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable de SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	--------------------	--------	---------------------------------

Feedback Studio - Google Chrome  
 https://ev.turmin.com/app/carta/?o=114109957&ro=103&g=3&u=1009032488&lang=es

feedback studio LA IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS Y SU CONTRIBUCIÓN A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, PERÚ, 2

**Resumen de coincidencias**  
 Se están viendo fuentes estándar  
 Ver fuentes en inglés (Beta)

**20** 122 de 122

**20 %**

**Coincidencias**

1	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	7 %
2	Entregado a Pontificia... Trabajo del estudiante	1 %
3	www.foroconsalvivo.or... Fuente de Internet	1 %
4	dspace.univru.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
5	www.bvmdscopi.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
6	dspace.uccuenca.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
7	revistas.investigacion.u... Fuente de Internet	<1 %
8	www.cerfa.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
0	derambiental.blogspot... Fuente de Internet	<1 %

1031 7/06/2019

Text-only Report High Resolution Activado

**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO**

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

LA IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS Y SU CONTRIBUCIÓN A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, PERÚ, 2018.

TESIS PARA OBLENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA

AUTORA:  
 GARCÍA LEÓN, ROSA VANESSA

ASESORES:  
 DR. JOSÉ JORGE RODRÍGUEZ LUCERO,  
 DR. ELEAZAR ARMANDO FLORES MEDINA,  
 MG. CÉSAR AGUSTO ISRAEL BALLENA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:  
 ESTUDIO SOBRE LOS ACTOS DEL ESTADO Y SU REGULACIÓN ENTRE ACTORES INTERESTATALES Y EN LA RELACIÓN PÚBLICO PRIVADO, GESTIÓN PÚBLICA, POLÍTICA TRIBUTARIA Y LEGISLACIÓN TRIBUTARIA

LIMA-PERÚ  
 2018

Página: 1 de 118    Numero de palabras: 36898



**AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS  
EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV**

Código : F08-PP-PR-02.02  
Versión : 07  
Fecha : 23-03-2018  
Página : 1 de 1

Yo ROSA VANESSA GARCÍA LEÓN, identificado con DNI N° 46466771, egresado de la Escuela Profesional de DERECHO de la Universidad César Vallejo, autorizo ( x ) , No autorizo ( ) la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "LA IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS Y SU CONTRIBUCIÓN A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, PERÚ, 2018"; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33



FIRMA

DNI: 46466771

FECHA: 11 de noviembre del 2018

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable de SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	--------------------	--------	---------------------------------



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

CONSTE POREL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE  
LA ESCUELA DE DERECHO

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

ROSA VANESSA GARCIA LEON

INFORME TITULADO:

LA IMPLEMENTACION DE UN IMPUESTO A LOS VEHICULOS Y SU  
CONTRIBUCION A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACION  
AMBIENTAL, PERU, 2018.

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE: ABOGADO

SUSTENTADO EN FECHA: 11 DE DICIEMBRE DE 2018

NOTA O MENCIÓN: 17



FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN  
MAGDA GELINHA MEJIA BARTOLO