



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y
HUMANIDADES**

El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la
contaminación del aire - Lima, 2019.

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Licenciado en Derecho y Humanidades**

AUTORA:

Castro Ugarte Nayra Justin ([0000-0003-4066-3290](tel:0000-0003-4066-3290))

ASESOR:

Dr. Gamarra Ramón, José Carlos ([0000-0002-9159-57372](tel:0000-0002-9159-57372))

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

2020

Dedicatoria

En primer lugar, a Dios por ser mi guía en este camino y darme las fuerzas necesarias para nunca rendirme ante las adversidades que la vida nos presenta.

A mi querida madre, por quererme y apoyarme siempre, y por brindarme su apoyo constante, valores, y consejos en cada momento de mi v

Agradecimiento

A dios por guiarme siempre y ser mi compañero de vida.

A mi madre por su apoyo incondicional en esta etapa universitaria y en el desarrollo de esta tesis.

A mi profesor asesor por haber sido parte de este trabajo de investigación y por toda la ayuda brindada.

A mis profesores por los consejos brindados durante estos seis años de carrera universitaria y por la dedicación que le ponían a cada catedra brindada.

A mis amigos por haber sido parte y haber marcado mi vida universitaria y por las experiencias vividas y los aprendizajes dentro de esta etapa.

Índice De Contenido

INFORME DE INVESTIGACIÓN	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Índice de abreviaturas	vii
Resumen	viii
ABSTRACT	ix
I.INTRODUCCIÓN. -.....	1
II MARCO TEÓRICO. –	5
III. METODOLOGÍA	13
3.1. Tipo y Diseño de Investigación.....	13
3.2. Categoría, subcategorías y matriz de categorización.....	14
3.3. Escenario de estudio	16
3.4. Participantes	16
3.5. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	17
3.5.1. Entrevistas.....	17
3.5.2. Guía de Entrevistas.....	18
3.6. Procedimiento.....	19
3.7. Rigor Científico.....	19
3.8 Método de análisis de la Información.....	20
3.9. Aspectos Éticos	20
IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN	21
V CONCLUSIONES	30
VII RECOMENDACIONES	31
Anexos.....	Error! Bookmark not defined.

Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1: Caracterización de sujetos	16
Tabla 2: Validación de instrumento	18

Índice de figuras

	Pág.
Ilustración 1: Categorías y subcategorías	15

Índice de abreviaturas

IPV	- Impuesto al patrimonio vehicular
LGA	- Ley general del ambiente
D.L	- Decreto Legislativo
LTM	- Ley de tributación municipal
art.	- Artículo

RESUMEN

El presente trabajo de investigación que tiene como título El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de lima – 2019, el cual ha sido elaborado para obtener el título profesional de abogado, tiene como objetivo determinar si con la modificación del artículo que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir el impacto de contaminación del aire causado por el parque automotor en la ciudad de lima.

Por otro lado, la metodología que se utilizó para realizar la presente investigación corresponde a un enfoque cualitativo, cuyo tipo de investigación es básica y asimismo contiene un diseño de investigación basado en la teoría fundamentada, la cual se basa en la practicidad del trabajo, es objetivo con los sujetos de estudio y nos ayuda por medio de las técnicas de recolección de datos. Es por ello que mediante un análisis ideográfico y etnográfico se obtuvo como resultado que si se modificará el art. 30 de la ley de tributación municipal, con el fin de ampliar la antigüedad del pago del impuesto sobre los vehículos antiguos poco a poco se podría eliminar los automotores con años de antigüedad que aún transitan en nuestra ciudad y asimismo disminuir la contaminación causada por estos vehículos.

Finalmente, se concluyó que la regulación deficiente del impuesto al patrimonio vehicular es una de las causas de la contaminación que generan los automotores con muchos años de antigüedad que siguen transitando en nuestra ciudad.

Palabras clave: Impuesto al patrimonio vehicular, contaminación ambiental, tributos ambientales

ABSTRACT

The present research entitled the vehicle wealth tax and its contribution to the reduction of air pollution in the city of Lima – 2019, which has been prepared to obtain the professional title of lawyer, aims to determine Yes, with the modification of article 30 of the environmental tax law with respect to the tax on vehicle assets, we can reduce the impact of air pollution caused by the vehicle fleet in the city of Lima.

On the other hand, the methodology used to carry out this research corresponds to a qualitative approach, whose type of research is basic and also contains a research design base on grounded theory, which frames the study situation, is based on the practicality of the work, is objective with the study subjects and helps us to understand the complexity of the study phenomenon through data collection techniques. That is why, through an ideographic and ethnographic analysis, it was obtained as a result that if art. 30 of the municipal tax law, in order to extend the age of the municipal tax law, in order to extend the age of the payment of the tax on old vehicles little by little, it could help to eliminate these cars with years of antiquity that still transit in our city and also reduce pollution caused by these vehicles.

Finally, it was concluded that the deficient regulation of the vehicle wealth tax is one of the causes of the pollution generated by the many year-old automobiles that continue to transit in our city.

Keywords: vehicle equity tax, environmental pollution, environmental taxes

I.INTRODUCCIÓN. - Respecto a la realidad problemática resulto necesario destacar que en estos tiempos nuestro planeta está atravesando diversos cambios causados por la contaminación y debido a esto es que se debió buscar soluciones para contrarrestar estos cambios.

Teniendo en cuenta esta referencia pude señalar que el impuesto al patrimonio vehicular, la cual está regulada por nuestra legislación tributaria municipal en su artículo 30 no ha sido correctamente regulada por los legisladores, ya que desde mi punto de vista existe una falta de criterio en su regulación pues no se asemeja a la realidad problemática por el aumento que tenemos en la actualidad respecto a la contaminación causada por el aumento del parque automotor. El impuesto al patrimonio vehicular se debe pagar anualmente durante tres años seguidos desde el año siguiente de la inscripción del vehículo en el registro de propiedad vehicular, asimismo es necesario señalar que esta grava los vehículos, automóviles, camionetas, station wagon, camiones, buses y omnibuses. Al gravar este impuesto solo los tres primeros años de los vehículos desde su inscripción se está dejando un vacío respecto a los vehículos antiguos los cuales en realidad son quienes generan más contaminación dentro de nuestra ciudad, ya que se estima que en nuestro país los vehículos tienen una vida de hasta veinte años. Asimismo, se observó una clara vulneración del principio de equidad referidos a los beneficios que nos brinda la ley. Con la actual regulación de este artículo se ha dejado de lado el año de fabricación del vehículo y se ha tomado en cuenta a partir del año de su inscripción en el registro de propiedad vehicular.

Fue necesario tener en cuenta que en algunos países de Latinoamérica se regula este impuesto sin necesidad de diferenciar a los vehículos por su antigüedad. Por todo lo mencionado anteriormente es necesario señalar que la investigación necesitó de una formulación del problema, es por ello que en referencia al **problema general** se debió realizar la siguiente pregunta ¿Cuál es la relación que existe entre el impuesto al patrimonio vehicular y el aumento de la contaminación del aire que se percibe actualmente la ciudad de lima 2019? Asimismo, como **problema específico 1** encontramos, ¿De qué forma la escasa normativa existente sobre tributación ambiental afecta en el plan de reducción

de contaminación del aire en la ciudad de lima? Y como **problema específico 2**, ¿En qué medida una mejora en la regulación del impuesto al patrimonio vehicular podría ayudar en la reducción de contaminación del aire? Por lo que cabe señalar que la presente investigación contiene una justificación, **teórica, práctica y metodológica**. Entonces podemos señalar que es **teórica** debido a que se desarrollara el tema del Impuesto al patrimonio vehicular y la contaminación ambiental, a través de esta, se obtuvieron respuestas y resultados que constituyeron un aporte teórico importante al conocimiento jurídico , es **práctica** puesto que esta investigación se llevó a cabo debido a que existe la necesidad de mejora el artículo treinta del IPV vinculada al actual problema del aumento del parque del automotor y con ello el aumento de la contaminación en la ciudad de lima.

Se pretendió generar información que podría servir como un referente para tomar medidas que mejores esta normativa. Y finalmente **Metodológica** en cuanto el trabajo de investigación proporcionó un modelo de análisis y recolección de información, con respecto a la falta de criterio que existe en la regulación actual del artículo treinta del IPV teniendo en cuenta el aumento del parque automotor y la contaminación que esta genera en perjuicio de los ciudadanos de Lima.

El presente proyecto de investigación fue importante porque estuvo vinculado a la contaminación global que hoy en día estamos viviendo y este es generado por la contaminación del aire que tanto nos queja particularmente en la ciudad de lima, siendo uno de los factores que más genera este tipo de contaminación la del actual parque automotor de nuestro país y que las medidas que han tenido en cuenta los órganos competentes a cargo de este, no han sido los suficientes para lidiar con esta problemática actual. Es por ello que mediante esta investigación se analizó si la modificación del artículo 30 que regula el impuesto al patrimonio vehicular mediante la ley de tributación Municipal aportaría de alguna forma en la disminución de la contaminación del aire. Es por ello que, en cuanto a los objetivos, tenemos como **objetivo general** de la presente investigación: Determinar si con la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima como

causa del aumento de vehículos en el parque automotor. Por ello también tenemos como **objetivo específico 1**, determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aporta en la disminución de la contaminación del aire; y como **objetivo específico 2**: determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

De esta forma respecto a los objetivos planteados en la presente investigación se han desarrollado supuestos jurídicos que serán las respuestas futuras de todo el planteamiento que estamos realizando y a todos lo que queremos dar solución con nuestra investigación. Tenemos como supuesto jurídico general: La falta de criterio para la correcta regulación del impuesto al patrimonio vehicular afecta en la disminución de contaminación del aire en la ciudad de lima. puesto que si por otro lado hubiera una correcta regulación de este articulo adecuada a la realidad problemática que vivimos en la actualidad se podrían plasmar también en la presente norma la tipificación de los vehículos automotores antiguos logrando de esta forma una disminución del tránsito de estos vehículos en nuestras calles y de esta forma la reducción de la contaminación basados en el principio quien contamina paga. Respecto a los impuestos Ruiz y Ponce de León señalan que, con la aplicación de los impuestos parte de esta riqueza es transferida al Estado para que se pueda realizar la ejecución de obras y servicios que necesitan gran parte del país (Ruiz y Ponce, 2014).

Siguiendo con la investigación, tenemos como supuesto jurídico específico 1, Las medidas que establece el impuesto al patrimonio vehicular que se encuentra dentro de la Ley de tributación municipal nos aleja claramente de una realidad existente en el campo automotriz y la afectación que esta causa en el ambiente. Quien contamina tiene el fin de incentivar a disminuir la contaminación mediante medidas que nos ayuden a prevenir y generar en las personas una conducta responsable relacionada a la contaminación que se puede observar por estos días y lograr ese cambio de chip en las personas mediante una cultura de cuidado ambiental. Finalmente, como supuesto jurídico específico 2: el impuesto al patrimonio vehicular cuenta con una falta de criterio en su regulación

puesto que la realidad del aumento del parque automotor desde que se creó este marco normativo ha variado mucho. Lo que en realidad se busca es coadyuvar el rol del estado en materia ambiental tal como lo señala la Ley general del ambiente en su artículo tres que está vigente desde el 2005 y de esta forma proponer medidas que puedan incentivar con la disminución de la contaminación del ambiente proponiendo la modificación del artículo treinta sobre el IPV.

II MARCO TEÓRICO. –Esta etapa es una de las más importantes dentro de una investigación, ya que nos va a permitir desarrollar aquella teoría que fundamentará el proyecto, siempre basándose al planteamiento del problema encontrado.

Asimismo, mediante los antecedentes previamente realizados por otros autores, ya sean de tesis o artículos de nivel nacional o internacional que podrán ser una guía para elaborar nuestro proyecto de investigación. Entonces, basándonos al ámbito internacional, respecto al impuesto al patrimonio vehicular, en el caso internacional tenemos a Ecuador quienes regulan en su ordenamiento jurídico un impuesto ambiental de contaminación vehicular, con el nos demuestra que no es necesario vivir en un país desarrollado para preocuparnos por lo que pasa respecto al calentamiento global. Asimismo, Natalia Elizabeth Alcívar Valencia, (2016) de la Universidad Andina Simón Bolívar en su tesis para obtener su título de magister en tributación de la facultad de derecho, titulada “Evaluación del impuesto ambiental de la contaminación vehicular: análisis comparativo con otros países de América latina” presenta como objetivo Analizar acerca de los tributos verdes que existen en la América latina para así determinar respecto de su estructuración, hacia donde va ese tributo y a su alcance para mitigar el deterioro existente en el ambiente. Para Pitrone “la tributación ambiental cuenta con un objetivo que es el cambio de la conducta humana con respecto a la contaminación, mediante la aplicación de impuestos”. (Pitrone, 2015). asimismo, Los tributos ambientales son parte de una de las tantas medidas con las que cuentan los gobiernos para proteger el medio ambiente con el fin de detener, o al menos reducir, los devastadores efectos que derivan de la contaminación”. (Salassa, 2016)

Para dicha investigación se empleó un enfoque cualitativo para así comprender y describir la realidad actual mediante la recolección de información a través de la búsqueda de documentos como doctrina, normas, artículos académicos entre otros para interpretar y armar conceptos y discusiones, con el objetivo de dar respuesta al problema encontrado dentro de la investigación. En cuanto al tipo de investigación es descriptiva porque procura presentar características respecto a la tributación verde de los países latinoamericanos,

del mismo modo describir las situaciones de la contaminación ambiental a través de la recolección de datos. Respecto de los tributos ambientales uno de los problemas es el cálculo de su cuantía, puesto que, si son muy reducidos, no se podrán cubrir en sí el deterioro ambiental, pero tampoco pueden ser muy altos porque afectarían en las empresas, poniéndolas incluso en riesgo de quiebra; lo que en realidad se busca es encontrar un monto considerable para que los sujetos perciban que contaminar no es rentable. (Hospinal, 2017, p.65)

Este tema es un tema actual que todos los países deberían estar teniendo en cuenta para tipificar y fundamentar su reglamento. Según señala Acquatella, J; y Bárcena, A, (2005) como referencia el plano internacional se observa que los impuestos ambientales están tomando mayor importancia respecto a la reforma fiscal en países más desarrollados. Sobre todo, en aquellos que forman parte de la OCDE. Es así que, La tributación actual se basa en estándares de otros países para su fin de recaudación, para la creación del sistema tributario ambiental que pueda influenciar en una nueva cultura de eliminación de sustancias nocivas y de este modo reducir la contaminación mediante el principio quién contamina paga. Los tributos existen desde mucho antes, con la sola conformación de la humanidad mediante Estados, asimismo se ha estado modificando al mismo tiempo que los intereses de la sociedad de ir satisfaciendo necesidades como el de mejora de esta mediante contribuciones que finalmente puedan ayudar al país son su capacidad de pago. (Roca, 1998). “Recaudar dinero no es en sí la finalidad de un impuesto ecológico; pues su finalidad es extrafiscal; incentivar un cambio de comportamiento en la sociedad”.

Es por ello que en las actuales sociedades todos los tributos son adaptados para una posterior contribución a través del mismo para su mejora. Por otro lado, Cesar J Sánchez Muños (2017) del país de Colombia, a través de su revista jurídica indexada, titulada “Tributación medioambiental en Colombia otros impuestos al consumo: carbono, bolsas plásticas y gasolina y ACPM” en modo de conclusión respecto a este tema señala que en Colombia el panorama que grava los combustibles en Colombia obedecen básicamente con una intención de recaudo de fines extrafiscales de protección medioambiental porque en la configuración de todos los gravámenes (carbono, bolsas, impuestos a los

combustibles y parafiscales) no está diseñada para buscar un recaudo nulo, pues el éxito de una exacción verde es recaudar poco porque los contribuyentes cambiarán sus comportamientos y no pagarán la imposición, y esto significa no impactar el ecosistema. Esto claramente responde a un interés de querer cambiar la sociedad mediante medidas de pago a aquellos que contaminen usando estos tipos de contaminantes ambientales. Es por ello que debe haber una reforma tributaria a un cambio más ecológico denominado como “Los tributos verdes, estos han sido considerados como instrumentos de la política fiscal para la protección de los recursos naturales, y de esta forma corregir las conductas que ocasionan aquellos efectos que son nocivos para el medio ambiente, y no solo el recaudo fiscal”. (Rosero, P. y Maya, L,2012).

El impuesto al patrimonio vehicular es un impuesto creado con el fin de gravar la riqueza patrimonio que tiene cada persona natural y/o jurídica expresada en la adquisición de propiedades vehiculares y cuya obtención de estos ingresos sirven de fondo para las municipalidades y la mejora de sus distritos. El presente impuesto se manifiesta cuando el contribuyente registra su vehículo en el registro de propiedad vehicular. Respecto a la hipótesis de incidencia esta se configura una vez se cumpla con los supuestos de hecho establecidos dentro de del código tributario, el cual genera el nacimiento de una obligación tributaria entre el contribuyente y el sujeto pasivo denominado también estado. Mediante sus entes recaudadores de tributos. Hablar de cultura tributaria podemos señalar que es el conjunto de supuestos básicos que son parte de la conducta de una población que sabe lo que se debe o no hacer con respecto al pago de sus obligaciones tributarias. (Amasifuen,2015). Todo ello debe ser analizado e interpretado para de esta forma determinar los hechos económicos que serán motivo de afectación del presente impuesto, del mismo modo la materia imponible del tributo es los bienes o servicios pecuniarios en los cuales recae o se grava el tributo y esta se determina mediante una pregunta ¿Qué se grava? Entonces respondemos esta grava la propiedad de los vehículos, todos los que están establecidos dentro de su marco legal en el artículo treinta de la ley de tributación municipal, que se toma en cuenta a partir de la fecha de su adecuada inscripción.

Teniendo en cuenta que se diferencia de esta forma a la regulación de esta ley en otros países. Pues en su regulación anterior el criterio que en nuestro país se tuvo en cuenta también era por la fecha de fabricación del vehículo que desde mi perspectiva fue mejor regulada que el criterio actual. Cuando hablamos del aspecto objetivo del tributo nos referimos a los sujetos que intervienen dentro de la relación tributaria. Estos son dos. El primero de ellos es el sujeto activo o acreedor en esta relación es aquel que recibe el fondo de materia pecuniaria, es el estado mediante sus entes recaudadores de dicho tributo que finalmente van a beneficiar a los contribuyentes mediante el desarrollo de obras en su localidad, siempre teniendo en cuenta que quien se encarga de administrar esta recaudación podría ser un ente especializado del estado para cumplir con esta función dentro de la jurisdicción en la que se encuentre el contribuyente. Del otro lado tenemos al sujeto pasivo o también llamado deudor tributario, este es el obligado a cumplir con el pago de su tributo mediante una prestación meramente pecuniaria, esta a su vez puede ser una persona natural y/o jurídica.

Al respecto (Aguayo, J,2014) en su artículo titulado “La obligación tributaria y el pago: antes del inicio de la cobranza coactiva- en la legislación peruana. Apuntes y disquisiciones” señala que la obligación tributaria es la que se efectúa cuando el sujeto pasivo paga el tributo correspondiente al sujeto activo (Estado, y que se encuentra regulado su cumplimiento en un mandato legal. La obligación es el vínculo de naturaleza jurídica que existe entre estos dos sujetos tributarios y la prestación que está contenida dentro de la obligación la cual debe ser realizada por el deudor. En este sentido podemos señalar entonces que la realización del pago de la deuda tributaria pone fin al objeto de la obligación. Caso contrario al no realizarse dicho pago la administración tributaria tiene las facultades correspondientes para que se pueda efectuar el cobro de forma coactiva.

Respecto a los sujetos inafectos, podemos señalar que: El TUO de la Ley de Tributación Municipal DL N° 156-2004-EF, establece como sujetos inafectos al impuesto al patrimonio vehicular en su art. 37 y estos son todos aquellos que están exentos del cumplimiento de dicha obligación tributaria como lo son el gobierno central, las regiones y municipalidad, los gobiernos extranjeros y los

organismos internaciones, las entidades religiosas, el cuerpo general de bomberos voluntarios del Perú, las universidades y los centros educativos de acuerdo a lo que establece la constitución, los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo y por último los vehículos nuevos de pasajeros con una antigüedad no mayor de tres años. Al respecto Galicia, (Araujo y Pérez,2017) manifiestan que una buena cultura tributaria consistiría en que los contribuyentes tengan conocimiento de los beneficios que tienen, además de las exoneraciones que se encuentran regulados en el régimen tributario y a su vez tener conocimiento de los mecanismos por el cual se pueden mejorar el pago de los impuestos.

Hecho imponible o hecho generador, esta nace cuando se ha emitido el comprobante de pago, en otras palabras, una vez materializado lo previsto por la ley. La Inafectación tributaria respecto a este punto podemos señalar que aquí no se logra determinar la configuración del hecho generador o hecho imponible, es decir que el hecho no se produce, no se llega a satisfacer esa obligación de pago, ya que estos cuentan con una exoneración que está prevista dentro de su ley. Por otro lado, **Javier Ruiz de Castilla Ponce de León** (2008) en su revista jurídica indexada titulada "*el impuesto al patrimonio vehicular*" nos manifiesta que sería bueno tipificar en nuestro país un tributo ambiental esto con la finalidad de incentivar a la eliminación de esos vehículos antiguos que en nuestro país siguen circulando con una antigüedad de hasta de veinte años y ocasionando una gran contaminación a su paso. El uso de instrumentos fiscales verdes ha creado un debate, puesto que este requiere un análisis de diferentes factores, esto en relación a los incentivos o desincentivos. (Oliva, et al.,2009)

Refiriéndonos al medio ambiente podríamos señalar que, este está comprendido de diferentes elementos los cuales contribuyen en la vida del hombre y a su formación como tal para su posterior descendencia. Es decir que no solo abarca el suelo, el aire y el agua del lugar donde habitamos, sino también la relación de unión que existe entre el ser humano y el ambiente en el que vive. Por otro lado, tenemos un factor que no es para nada favorable a nuestra vida en común. Al respecto (Kurt ,2002) señala que las diferentes estrategias para promover el crecimiento económico causan también efectos positivos y

negativos sobre la calidad del medio ambiente todo lo que lo rodea. (Hernández, y Pardo Zigler,2010) infieren que La economía de alguna forma nos influye en el análisis de deterioro del ambiente debido a su producción y consumo, además nos da un enfoque sobre las medidas que debemos añadir para tener un desarrollo sostenible que nos permita el crecimiento económico y reduzca la degradación de su ambiente.

Esta es la contaminación ambiental Cuando hablamos de contaminación ambiental nos estamos refiriendo a la presencia en el ambiente de agentes que normalmente no deberían estar en este, ya que se estima que estos pueden resultar ser perjudicial para la salud de todos los seres que habitamos dentro de un ambiente establecido como nuestro ecosistema. (Vargas, 2005) tanto el asma como las alergias son aquellas enfermedades respiratorias que se encuentran asociadas a la contaminación del aire. cada día se descubre más sobre esta asociación existente entre la contaminación atmosférica y las repercusiones que causa a la salud. Asimismo, reordenar el parque automotor puede contribuir con la aportación de disminución de aquellos contaminantes que se encuentran en el aire.

Al tomar en cuenta esta medida se podría mejorar la calidad del aire en la ciudad de lima y con esta mejorar la salud de las personas que habitan en ella. (Tapia et al 2013). En la presente investigación se busca que de alguna forma se pueda implementar respecto del impuesto al patrimonio vehicular y la contaminación ambiental un tipo de tributación ambiental, poder regular este artículo de una forma en la cual ayude a contribuir en la disminución de la contaminación causada por el parque automotor, es así que podemos señalar respecto a los tributos de tipo ambiental que son tasas y contribuciones que buscan incentivar la protección ambiental, o de alguna forma compensar aquellos daños que han sido ocasionado en perjuicio del ambiente por los sujetos que son parte de esta relación. (Ferre Olive,2010). Un punto importante a tener en cuenta es hablar de tributos ambientales, estos nos ayudaran a mitigar el impacto ambiental creando conciencia en la sociedad. Debemos tener en cuenta que la reducción de la tasa impositiva tributaria respecto a los impuestos ambientales para aquellos que acepten una mejora en su conducta ambiental

podría ayudar a reducir los efectos secundarios no deseados, y de esta forma debilitar a aquellos que no creen en estos tributos. (Gaceta ecológica,2000).

Díaz y Arana (2016) manifiestan que los historiadores ambientales basan sus estudios en la relación que existe entre el ser humano y la naturaleza; estos señalan que los seres humanos forman del ámbito natural.

Estas alteran desfavorablemente las condiciones naturales a las que estamos acostumbrados por la naturaleza. Como sabemos también están presente las retransmisiones de contaminantes vehiculares. Hoy en día, la mayoría de los vehículos que existe en nuestro país son desarrollados por motores que crean una combustión dentro del interior de este que necesitan de diferentes sustancias derivadas del petróleo para poder llevar a cabo su proceso de combustión el cual quema las sustancias de una mezcla que contiene aire y combustible que finalmente se convierten en contaminantes que dañan el medio ambiente y también a las personas que lo respiramos. Los gases que pueden ser disueltos en agua tales como el dióxido de azufre, tienden a reactivarse al llegar a la capa mucosa de las vías aéreas superiores mientras que los gases menos solubles, como el dióxido de nitrógeno, tienen más probabilidad de llegar a los alveolos (Ubilla y Yohannessen,2017). Asimismo, Vega, y Ricárdez (2012). El fin de la fiscalidad ambiental es que los costos sobre la protección del medio ambiente recaigan sobre los contribuyentes, principalmente sobre aquellos que causan daños en mayor medida.

En el ámbito nacional contamos con la investigación de la investigación Nilda Hilario Román (2017) de la Universidad nacional del centro del Perú, en su tesis para obtener el grado de Doctora en ciencias ambientales y desarrollo sostenible, titulada "*Emisiones contaminantes de vehículos del distrito de Huancayo*", presenta como objetivo Estimar la cantidad de emisiones contaminantes de vehículos en el distrito de Huancayo. Ya que está comprobado que estas emisiones de gases contaminantes afectan la salud humana como en medio ambiente en el que habitamos y que los vehículos emanan toneladas de gases contaminantes anualmente. Al momento de realizarse la combustión esta se puede dar como una reacción de oxidación, en la cual un combustible se mezcla con él oxígeno para producir gases como el monóxido de carbono e hidrocarburos. Las emisiones de los vehículos afectan notoriamente la salud de

las personas. Asimismo, Vargas Marcos, F (2005) infiere que estar expuesto a sustancias y químicos son peligrosos y representan una amenaza para el ser humano, es por ellos que esas sustancias nocivas deben ser objeto de evaluación y control de riesgo.

Las enfermedades que son causadas por emanar estas sustancias contaminantes que brotan de los vehículos son las infecciones respiratorias agudas, enfermedades cardiovasculares, bronquitis crónicas, además de náuseas, dolores de cabeza, entre otras que son causadas por estas emisiones altamente dañinas para todos nosotros. Asimismo, podemos señalar que Lima concentra el 67 % (58,122 unidades) de todos los vehículos livianos vendidos durante los primeros siete meses del 2019 y como sabemos estos vehículos son los que mediante su combustión generan la contaminación con la que lamentablemente tenemos que convivir. A su vez debemos tener en cuenta que en Europa desde la época de los noventa ya ha sido implementada la reforma fiscal verde (RFV) para poder contribuir en la salud de los ciudadanos y del ambiente (Villar, 2015). Asimismo Rodríguez, A (2016) Una de las ventajas de los impuestos ambientales es que estos nos atribuyen una fuente de ingreso para el gasto público. Se espera que las contribuciones tengan un efecto de incentivo para aquellos ciudadanos que contaminan.

III. METODOLOGÍA. - El presente trabajo de investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, cuya finalidad fue la de explicar y valorar bajo ciertas técnicas como la entrevista con preguntas abiertas. En esa misma idea podemos aseverar que para Ñaupá, Mejía, Novoa y Villagómez (2013) “Los diseños de investigación cualitativos son adaptables, esto quiere decir que pueden ser modificados incluso cuando ya se haya iniciado la Investigación, sin que pierda su finalidad. Asimismo, se recomienda que los proyectos de Investigación cualitativa deban estar diseñados con cierta variante”. En base a ello se estudió sobre como una adecuada regulación del impuesto al patrimonio vehicular podría ayudar a contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de Lima.

3.1. Tipo y Diseño de Investigación

El tipo de investigación que se destinó para el presente proyecto fue básica, dado que se utilizó tanto legislación comparada, libros, revistas indexadas, tesis de ámbito nacional como internacional; y en recolección de todas estas fuentes informativas, se consiguió establecer tanto las categorías como las subcategorías del mismo. De acuerdo al autor Carrasco (2006) “Son aquellas que no tiene finalidad inmediata, esta busca extender y ahondar en cuanto a los conocimientos científicos que existen relacionados a la realidad. Estos estudian las teorías científicas, las analizan y tratan de mejorar sus contenidos”. (p. 43).

Es así que, en base a lo señalado se deduce que la investigación básica es una recolección de datos para de esta forma servir de posibles ayuda y ampliar conocimientos para investigaciones futura.

Teniendo en cuenta el diseño de investigación, este se basó en aspectos de la teoría fundamentada. para de esta forma generar una teoría que explique la relación de acción, interacción de un área en especifica (Glasser y Strauss), “esta teoría sustantiva es de naturaleza local al estar circunscrita en un contexto y situación determinada, por lo que su explicación se encuentra supeditada en un contexto y situación determinada” (Baptista, et al,(2010); por lo tanto la explicación dada por determinada teoría sustantiva no es considerada teoría formal , pero si tiene un alto valor interpretativo y portan nuevas visiones a un fenómeno determinado (ibíd.,2010).

Tomando aquello en cuenta en la investigación se optó por un diseño de teoría fundamentada, ya que este diseño se considera necesario cuando existen otras teorías que no cubren lo que se necesita estudiar, como en el presente caso sobre el ambiente, como si existen en el caso de la percepción del riesgo; o la población que se requiere estudiar. Asimismo, la teoría fundamentada enmarca la situación de estudio, se basa en la practicidad del trabajo, es objetivo con los sujetos de estudio y nos ayuda a comprender la complejidad del fenómeno de estudio. (Creswell, 2010)

3.2. Categoría, subcategorías y matriz de categorización

Según señala Amezcua y Gálvez (2002) “En relación al análisis de datos cabe señalar que este representa de alguna forma una fase complicada de la investigación cualitativa”. puesto que tanto defensores teóricos como los productores de las investigaciones cualitativas adolecen cuando se trata de proporcionar limitada información sobre cómo es que pueden transformar esa información es necesaria para posteriormente sustentarla de forma científica. Cabe señalar, el presente proyecto de investigación contó con dos categorías, estructurando a cada una de ellas en dos subcategorías. Por un lado, hablar de categoría es hablar del tema materia de investigación el cual en la presente investigación tiene un enfoque cualitativo en razón a ello nuestra primera categoría es el impuesto al patrimonio vehicular, la cual está regulada en el art. 30 de la Ley de tributación municipal, esta a su vez grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagon, camiones, uses y ómnibuses por una periodicidad de tres años desde el año siguiente de la inscripción de estos en el registro de propiedad vehicular correspondiente a los registros públicos ; esta primera categoría contiene dos subcategorías, una de ella es la obligación tributaria la obligación tributaria nace con un carácter patrimonial, siendo así su principal objetivo el tributo y que se cumple al realizarse los presupuestos establecidos en la ley y por otro lado los sujetos de la relación tributaria, ante este punto cabe señalar que los sujetos de una relación tributaria son dos, el primero de ellos es el sujeto activo que es estado y el sujeto pasivo que es considerado de esta manera al contribuyente quien es el que realiza los pagos de su obligación tributaria ante el estado.

Como segunda categoría se habla de la reducción de la contaminación a través de la modificación del art.30 el cual regula el impuesto al patrimonio vehicular, el cual consiste en que si hubiese una correcta regulación del artículo en cuestión actualizado a la realidad que estamos atravesando hoy en día respecto al aumento del parque automotor y con ello el aumento de contaminación que este genera esto podría aportar algún beneficio para los ciudadanos y el ambiente Como primera subcategoría podemos señalar la contaminación ambiental del aire, esta es una de las contaminaciones más comunes que existe, puesto que el aire puede contaminar de diferentes formas ya sean por emisiones contaminantes de fábricas, las emisiones que generan los vehículos, la quema de diferentes objetos que son perjudiciales para el ambiente y el ser humano, etc. y como segunda subcategoría podemos hablar de las emisiones de contaminantes vehiculares, como sabemos los automóviles emanan sustancias sumamente contaminantes como son el monóxido de carbono, hidrocarburos, óxidos de carbono y compuestos derivados del plomo.

Ilustración 1: Categorías y subcategorías



Fuente: Elaboración Propia

3.3. Escenario de estudio

En la presente investigación se ha tomado en cuenta la línea de investigación del Derecho Tributario, ya que el tema a desarrollar tiene relación con el impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución del aire, el escenario de estudio será el SAT de Lima y el Ministerio del Ambiente, para ello se requerirá de Servidores públicos y representantes del Ministerio del Ambiente, quienes se encuentren laborando en el escenario de la investigación a realizar.

3.4. Participantes

El presente estudio tuvo como participantes a los Servidores Públicos del SAT, abogados especializados en derecho tributario y derecho ambiental, para de esta forma finalmente poder obtener la información necesaria, clara y veraz respecto al tema central de mi proyecto de investigación, por ello es que considero oportuno la participación de estas personas expertas en el tema.

Tabla 1: Caracterización de sujetos

	NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO QUE DESEMPEÑAN	INSTITUCION	AÑOS DE EXPERIENCIA
1	Katherine Quispe Segura	Gerencia de investigación y desarrollo	SAT DE LIMA	4
2	Esteban Reyes Achic	Abog. tributarista		5
3	Saul Barrera Ayala	Abog. Especiales en tributación municipal		
4	Ruben Molina Lopez	División de cobranza tributaria	SAT DE LIMA	6
5	Rossana Vallejos Manche	Abog. ambiental		3

Fuente: Elaboración Propia

3.5. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

En la presente investigación se utilizó una técnica de recolección de datos basada al enfoque cualitativo de la investigación, al respecto, Hernández (1998) señala “Cuando el diseño de la investigación y la muestra ya hayan sido seleccionado por el investigador, posteriormente se debe recolectar los datos pertinentes siempre en relación a las variables a tratar en el proyecto”. (p. 24).

Para poder realizar un trabajo de investigación es necesario extraer información para de esta forma hacer una comparación de los datos obtenidos con las variables sobre el tema desarrollado en la investigación.

3.5.1. Entrevistas

La entrevista, más que una simple interrogación entre el investigador y el entrevistado, se puede señalar que es un método basado en un dialogo o conversación frente a frente sobre el tema materia de investigación, es así pues que el entrevistador pueda recolectar la información necesaria y relevante para la investigación.

Para **Denzin y Lincoln (2005)**, la entrevista es una conversación, es el arte de realizar preguntas y escuchar respuestas”. Como técnica de recolección de datos, podemos señalar que se encuentra influenciada por las características personales del entrevistador. De esta forma obtendremos la información necesaria y requerida para nuestra investigación.

Para **Diaz Bravo L.** en su revista indexada señala que “La entrevista es una de las técnicas más útiles para la obtención de datos. Esta puede ser definida también como una conversación necesaria y relevante que busca un fin, más que el simple hecho de entablar una conversación. Es un instrumento específico para adoptar un dialogo coloquial”.

Una vez finalizada la entrevista se debe empezar a trabajar con esta para no perder la idea que se tiene sobre el tema tratado durante el proceso de esta. Se debe sacar las anotaciones hechas en el cuaderno de campo sobre las ideas que se hayan tomado en cuenta durante la entrevista, así como las observaciones, etc.

3.5.2. Guía de Entrevistas

Para **Troncoso y Amaya (2010)** Es importante resaltar que “el investigador que desarrolla o maneja la entrevista debe tener la experiencia necesaria para saber llevar la conversación en relación a la entrevista y direccionarla hacia sus necesidades”, por lo que con anterioridad a esta se debe elaborar una guía de entrevista en donde se encuentren establecidas las categorías y las temáticas a desarrollar junto con las preguntas, esta varia a su vez según el tipo de entrevista. Sin embargo, no se debe descartar que durante la investigación puedan emerger otras categorías a considerar. Ya que posteriormente se realizará el análisis en base al contenido fijado en la investigación.

Tabla 2: Validación de instrumento

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS (Guía de entrevista)		
DATOS GENERALES	EXPERTO	PORCENTAJE
Tenoche Espinoza William Manolo	Lic. Derecho	95 %
Mayor Sanchez Jorge Luis	Mg. Derecho	95%

Fuente: Elaboración Propia

3.6. Procedimiento

La investigación ha sido desarrollada teniendo en cuenta un enfoque cualitativo, es así que para su desarrollo se requieren de ciertas técnicas e instrumentos de recolección de datos, teniendo en cuenta que este último es necesario, ya que forman parte de la estructura metodológica de la investigación, además son instrumentos elementales para la recolección de información relacionada a los objetivos que se requieren con la investigación y los problemas también planteados en esta.

La recolección de datos se realizó de una forma organizada, tomando en cuenta como primer punto la recolección de información bibliográfica para de esta forma tener una idea e ir estructurando el marco teórico, después de ello se implementó un instrumento para la recolección de toda la información que requería el estudio mediante una guía de entrevista con preguntas abiertas logrando con esta que el entrevistado pueda señalar con mayor claridad sus ideas sobre la problemática materia de estudio y finalmente haciendo uso de la técnica de triangulación de datos se puede realizar un análisis sobre la información obtenida.

El presente trabajo se sometió a la validación, esta validación se realizó en razón a la guía de entrevista y la validación del análisis de la información desde la matriz de categorización que se realizó tomadas en cuenta desde los objetivos de la investigación.

3.7. Rigor Científico

La investigación empleó una metodología mediante la cual se buscó obtener una información legítima, teniendo en cuenta la confiabilidad y validez del proyecto de investigación este no podrá modificarse de ninguna forma, por ellos toda la información que se encuentra dentro del presente trabajo ha sido obtenido de fuentes confiables correspondientes a lo que señala la guía de investigación. Para ello utilizaremos jurisprudencias, doctrinas, La ley general del ambiente, código tributario y la ley de tributación municipal. Asimismo, para la

recolección de información se utilizará la guía de entrevistas que va dirigida a los profesionales del tema de estudio.

3.8 Método de análisis de la Información

La presente investigación se ajustó al diseño interpretativo fenomenológico naturalista considerando además métodos subsidiarios afines como: el Método hermenéutico, tal como refiere **Cisterna (2005)** “Investigar desde una racionalidad hermenéutica significa una forma de abordar, estudiar, entender, analizar y construir conocimiento a partir de procesos de interpretación, donde la validez y confiabilidad del conocimiento descansa en última instancia en el rigor del investigador”. Asimismo, partiendo de la ley de tributación municipal en su art. 30 sobre el impuesto al patrimonio vehicular en forma general para desde ese enfoque analizar e interpretar la problemática que existe referido a este tema en particular, teniendo como referencia lo que señalan los expertos en el tema mediante la entrevista realizada.

Una vez aplicada las guías de entrevista a los representantes del SAT de Lima, servidores públicos y representantes del ministerio del ambiente, se procedió a realizar un análisis y comparación de las informaciones obtenidas para obtener las posteriores conclusiones y recomendaciones.

3.9. Aspectos Éticos

En el referido trabajo de investigación se tuvo en cuenta el valor del respeto y ética profesional, por ello se citó debidamente a los autores, que nos han servido de fuente para redactar la presente investigación, respetando los derechos de propiedad intelectual que se encuentra plasmado en el Decreto Legislativo N.º 822 Ley sobre el Derecho del Autor. De igual manera en consideración la aplicación de las normas American Psychological Asociación, conocida por las siglas APA – 2018 del Fondo Editorial Cesar Vallejo. Asimismo, se tendrá un profundo respeto por Código de Ética Profesional, respecto a los datos obtenidos de los funcionarios que nos apoyaran para la recolección de datos.

IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En esta parte de mi investigación, realizaré la descripción de los resultados que obtuve mediante la recolección de datos del instrumento, que en el presente caso fue la entrevista; la cual fue aplicada a abogados especialistas en temas de derecho tributario y derecho ambiental, cabe señalar, que la guía de entrevista que se utilizó, ha estado compuesta por los objetivos plasmados en la presente tesis.

A través del **objetivo general**, se buscó determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de Lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor, en donde se planteó las siguientes preguntas:

1. ¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal, con el fin de aportar en la reducción de la contaminación del aire? ¿Por qué? en relación a esta pregunta los expertos respondieron lo siguiente: **Jaime Arevalo Torres (2020) y Esteban Reyes Achic (2020)**, manifestaron que es necesario una implementación en la legislación respecto a la contaminación generada por las sustancias nocivas que emanan los vehiculos automotores ya que esto perjudica enormemente la salud humana. Por otro lado, **Ruben Molina Lopez (2020), Saul Barrera Ayala (2020), Rossana Vallejos Manche (2020)** concuerda al responder que ante la mencionada ley anteriormente existió una regulación aplicable a los vehiculos automotores en la cual se tenía en cuenta a los vehiculos por la antigüedad de su motor. La modificación del artículo 30 de la Ley de Tributación Municipal, Decreto Supremo N° 156-2004-EF, es viable, puesto que lo que se pretende es ampliar su ámbito de aplicación y el período por el cual se afectan los vehiculos automotores. Esto quiere decir gravar a aquellos vehículos nuevos y antiguos sin distinción por su antigüedad a partir del año siguiente de la fecha de fabricación o de su ingreso al país.
2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular? **Jaime Arevalo Torres (2020) y Esteban Reyes Achic (2020)**,

sostuvo que la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular se establece desde el año siguiente en el que el vehículo fue registrado en el registro de propiedad vehicular de la Sunarp. Asimismo, **Ruben Molina Lopez (2020)** y **Rossana Vallejos Manche (2020)** coinciden con lo señalado anteriormente puesto que dichas afirmaciones se encuentran regulado en el art. 30 de la mencionada ley de tributación municipal. Del mismo modo **Saul Barrera Ayala (2020)** señala que el impuesto al patrimonio vehicular es netamente patrimonial y al ser un impuesto se tiene por obligación cumplir con el pago de este para que el estado pueda utilizar dicho ingreso para mejoras de la sociedad.

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana, por ende, no tomar acciones respecto a esta vulnera el derecho a la vida y la salud?, Katherine Quispe Segura (2020) señalo que la salud es un derecho fundamental que tiene relación con la vida humana por ende se deben tomar siempre medidas a favor de esta, en relación a la contaminación se puede señalar que el estado siempre trabaja a favor de establecer medidas que consideren por sobre todo la salud de las personas mediante sus gobiernos ya sea central, regional o local. Es cierto que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud y claramente somos vulnerables ante esta. Asimismo, **Rubén Molina Lopez (2020)**, **Rossana Vallejos Manche (2020)** y **Esteban Reyes Achic (2020)**, concuerdan al señalar que los contaminantes atmosféricos son los que a corto o largo plazo son perjudiciales para la salud humana y que claramente el estado debe trabajar en implementar normativa a favor de la reducción de estos agentes contaminantes. **Saul Barrera Ayala (2020)** a su vez también manifestó que la contaminación del aire causa daños a la salud por todos los componentes que contienen estos agentes contaminantes que se encuentra en el ambiente, es por ello que se deben tomar más en serio aquellos reglamentos que trabajan estos aspectos relacionados al cuidado del ambiente. Por su parte **Jaime Arevalo Torres (2020)** afirma que, la finalidad del impuesto al patrimonio vehicular en grava la capacidad de contribuir del contribuyente, ello mediante la adquisición de un vehículo, este impuesto se recauda con una finalidad fiscal, por otro lado también se consideran los fines

extrafiscales esto siempre y cuando se vean afectados derechos fundamentales de la persona

Mediante el objetivo específico 1, se busca determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aporta en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de lima, es por ello, que se plantearon las siguientes preguntas

4. ¿Considera Ud. oportuno aplicar el principio quien contamina paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular, en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental? **Jaime Arevalo Torres (2020)** indico que, quien contamina paga es un principio que se ha ido aplicando desde un inicio en países europeos y que sirvieron de referencia para ser aplicados también en países de latinoamericanos. Asimismo, **Ruben Molina Lopez (2020)**, **Rossana Vallejos Manche (2020)** y **Esteban Reyes Achic (2020)** coinciden que el principio quien contamina paga tiene origen europeo y que fue traído a Latinoamérica como una guía respecto a tributación ambiental, puesto que este no era tomado en cuenta en nuestras legislaciones. **Saul Barrera Ayala (2020)** Lo oportuno sería lograr que se tomaran en cuenta y con la real importancia que se merecen los reglamentos relacionados al cuidado del ambiente para que de esta forma se pudieran analizar su importancia dentro de la legislación de un país.

5. Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad, **Jaime Arevalo Torres (2010)** y **Esteban Reyes Achic (¿2020)** manifestaron que, **es necesaria la aplicación del derecho tributario en nuestro país, año tras año se busca incentivar a la población a efectuar una correcta tributación pues el pago de estos beneficia a la sociedad?** Asimismo, existe también una necesaria implementación del derecho tributario respecto al medio ambiente puesto que una forma de incentivar a la población al cambio es mediante la aplicación de medios que puedan ser considerados por la sociedad para que apoyen el cambio. **Ruben Molina Lopez (2020)** Respecto

al problemas que estamos atravesando con la contaminación vehicular y que afecta ciertamente al ambiente, se busca motivar a los legisladores a buscar soluciones a través del derecho tributario que ayuden a prevenir los daños al ambiente en el que habitamos. Pues aun no contamos con un medio de solución normativa del todo eficaz ante esta problemática. **Saul Barrera Ayala (2020) y Rossana Vallejos Manche (2020)**, Nuestro país requiere de un instrumento jurídico que atienda la problemática de nuestro país con respecto a la contaminación del ambiente y los daños ocasionados a la salud humana. y más aún si en nuestra constitución señala que se debemos gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al Desarrollo de la vida. Con el **objetivo específico 2**, se desea determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

6. ¿Considera Ud. adecuado aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?, **Jaime Arevalo Torres (2020) y Esteban Reyes Achic (2020)** señalaron que anteriormente respecto al impuesto al patrimonio vehicular se tenía en cuenta el año de fabricación del vehículo y no la inscripción de los vehiculos, con ello se puede observar que la antigüedad de los vehiculos se dejó de lado, por lo que debemos tener en cuenta que lima es una ciudad con uno de los parques automotores más antiguos de Latinoamérica razón por la cual contamos con mayor contaminación atmosférica, y es por ello que se deben implementar medidas legislativas que nos ayuden a lidiar con esta problemática. Asimismo, **Ruben Molina Lopez (2020), Rossana Vallejos Manche (2020) y Saul Barrera Ayala (2020)**, este impuesto debería ser aplicado para todos los vehiculos. Para la legislación no debería de existir distinción entre vehiculos nuevos y antiguos puesto que este impuesto afecta al patrimonio con el fin de recaudar.

7. Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración del impuesto al patrimonio vehicular para propietarios de vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el

año de fabricación del vehículo? **(2020) Ruben Molina Lopez (2020), Jaime Arevalo Torres (2020), Saul Barrera Ayala (2020) y Esteban Reyes Achic (2020)** concuerdan que, en aras de incentivar en la ciudadanía a adquirir vehículos nuevos e influir que aquellos propietarios de vehículos antiguos que generan mayor contaminación en nuestra ciudad a renovarlos, es que resulta necesario que se establezca el beneficio tributario de exoneración tributaria, y que estos se puedan brindar a aquellos propietarios de vehículos motorizados terrestres, ya sean para uso particular o de servicio público. Entonces no se encontrarán gravados con el impuesto, todo ello por el período de 2 años computados a partir de la fecha de en la que se fabricó el vehículos.

Desde su perspectiva, ¿considera que resulta ser inapropiado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 de la ley de tributación municipal? **Jaime Arevalo Torres (2020) y Ruben Molina Lopez (2020)** Sugieren que el plazo de tres años con el cual se computa este impuesto resulta ser insuficiente, debido a que, por los años que se toma como referencia, no grava a la mayor parte del parque automotor que como sabemos en su gran mayoría son antiguos y que aun circulan en las calles de nuestra ciudad emanando sustancias nocivas para el medio ambiente. **Saul Barrera Ayala (2020) Rossana Vallejos Manche (2020) y Esteban Reyes Achic (2020)**) Infiriendo en el plazo que establece la norma para gravar a los vehículos corresponden a los tres primeros años, los cuales serán computados a partir del año siguiente de la fecha de inscripción del vehículo en el registro de propiedad vehicular. No obstante, dicho plazo es considerado inadecuado, se considera inadecuado dicho plazo dada las circunstancias de contaminación que tenemos en la ciudad de lima y que se necesita de una respuesta por parte del derecho tributario para mejorar estos efectos negativos causados por el aumento de vehículos obsoletos dentro del parque automotor en nuestra ciudad. Es así que se considera que este impuesto sea gravado de forma permanente.

Continuaré con la **discusión de resultados**, en esta parte de mi investigación pondré en práctica todos los conocimientos utilizados, con la finalidad de llegar a una aproximación respecto a los objetivos de estudio de este trabajo de

investigación.

Objetivo General, se buscó determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de Lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor, los expertos **Jaime Arevalo Torres, Esteban Reyes Achic y Ruben Molina Lopez** señalaron que es necesario un tratamiento en la legislación respecto a la contaminación generada por las sustancias nocivas que emanan los vehículos automotores ya que esto perjudica enormemente la salud humana. **Saul Barrera Ayala y Rossana Vallejos Manche** consideran que, dado que en otros países más desarrollados ya se han tomado en cuenta estas medidas, nuestro país en estado de desarrollo también debería implementar medidas que contribuyan con la reducción de la contaminación.

Respecto a la modificación del Art. 30 de la ley de tributación municipal que nos habla sobre el impuesto al patrimonio vehicular **Jaime Arevalo Torres, Esteban Reyes Achic, Ruben Molina Lopez, Saul Barrera Ayala y Rossana Vallejos Manche** consideran viable esta modificación ya que consideran que vivimos en un país que va cambiando con el paso de los años es pues ahí que nuestras normativas también deberían de variar, en aras de adaptarse a la realidad social en la que vivimos.

Sobre cómo se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular **Jaime Arevalo Torres, Esteban Reyes Achic, Ruben Molina Lopez, Saul Barrera Ayala y Rossana Vallejos Manche** sugieren que debería establecerse a partir de la fecha de fabricación del vehículo y no con la cual se establece hoy en día que es desde la fecha de inscripción en el registro de propiedad vehicular.

Respecto al objetivo específico 1, se busca determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aporta en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima. Respecto al objetivo **Rossana Vallejos Manche, Jaime Arevalo Torres, Esteban Reyes Achic, Ruben Molina Lopez** manifestó y **Saul Barrera Ayala** que aportaría en cuanto ayudaría a disminuir progresivamente la contaminación que existe en la ciudad

de lima a causa del aumento del parque automotor y los daños que esta causa a las personas y al medio ambiente en el que habitamos.

Respecto a que si es oportuno aplicar el principio quien contamina paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular, en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental cabe resaltar que este principio a sido bien tomado en países de Europa y se debe enfocar que este principio no se basa en que quien pueda pagar tiene derecho a contaminar, sino que aquellas personas que contaminen tienen que retribuir este acto de contaminación de manera económica, con la finalidad de que poco a poco se tome consciencia del daño que causamos a nuestra vida y la naturaleza.

Con el objetivo específico 2, se desea determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos así como quienes contaminan tiene que pagar por el daño que se está causando aquellos que tomen consciencia de sus actos tienen que ser retribuidos de alguna forma y esta podría ser otorgándoles un beneficio tributario de exoneración al pago del impuesto por un periodo de dos años para aquellos propietarios de vehiculos nuevo a partir de la fecha de fabricación del mismo.

Al respecto de que si considera que resulta ser inapropiado el plazo establecido de 3 años en la ley de tributación municipal por el cual se grava la propiedad vehicular. **Jaime Arevalo Torres, Ruben Molina Lopez, Saul Barrera Ayala, Rossana Vallejos Manche y Esteban Reyes Achic.** Manifestaron que dicho plazo resulta no ser suficiente pues no grava a la gran parte del parque automotor que en su mayoría son vehiculos antiguos que son aquellos que producen más contaminación en nuestra ciudad.

Desde otro enfoque y siguiendo con la línea de investigación analizaremos la **guía de análisis de fuente documental** se utilizaron dos documentos con la cual se obtuvo los siguientes resultados.

Respecto al objetivo general; Determinar si con la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad

de lima como causa del aumento de vehículos en el parque automotor. Se utilizaron dos documentos.

En primer de ellos es "*Importancia de la cultura tributaria en el Perú. Universidad Peruana Unión-Tarapoto*" de Amasifuen (2015) en el cual hemos podido encontrar que el impuesto establecido en el artículo 30 de la ley de tributación municipal grava el patrimonio de los propietarios que adquieren un vehículo motorizado, ello se computa por un periodo de tres años a partir de la fecha de su inscripción. Sin embargo, existe la posibilidad de modificación de este impuesto con fines no confiscatorios.

En segundo lugar, de "*El impuesto al patrimonio vehicular*" de Ruiz Castilla Ponce de León La mayoría de los impuestos que impone el estado tienen una finalidad fiscal, esto quiere decir que es utilizado para el gasto público, sin embargo, podemos tomar medidas para que este impuesto también persiga también de alguna forma una finalidad extrafiscal que logre que los ciudadanos se comprometan con las políticas ambientales (p. 198)

Respecto al **objetivo específico 1**: Determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular portaría en la disminución de la contaminación en la ciudad de lima. Se utilizaron dos documentos.

Primero del artículo "Ecología y Medio Ambiente" de Solares y Pardo se infiere que los impuesto, tasas y contribuciones tienen un objetivo imponible que se basa en aquellos que generen aspectos negativos para el ambiente y de esta forma el estado se obliga a actuar de tal forma que este impacto negativo pueda obtener una protección medioambiental.

Segundo "*Los tributos verdes en américa latina: un comparativo*" de Rosero, P. y Maya, L se obtuvo que Los tributos verdes son considerados también instrumentos para la política fiscal y, asimismo, poder tutelar los recursos naturales y castigar a quienes causen daños al medio ambiente no solo con la finalidad de recaudar.

Asimismo, en base al **objetivo específico 2**: Determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos. Se utilizaron 2 documentos.

Como primer punto encontramos el artículo de “*Emisiones contaminantes de vehículos del distrito de Huancayo*” de Hilario N. (2017) se infiere que es necesario determinar la cantidad de emisiones contaminantes que emanan de los vehículos antiguos a causa de la combustión que generan los vehículos antiguos en nuestra ciudad.

Como segundo punto encontramos en “*La Ley General del ambiente*” (2005). Hemos observado que nuestra legislación peruano toma en cuenta de forma muy escasa la tributación ambiental, a pesar de tener esta ley general del ambiente la cual señala que el rol del estado es coadyuvar en materia ambiental a través del marco tributario y de esta forma incentivar a la población a tomar consciencia respecto al cuidado del ambiente, todo ello de manera progresiva.

V CONCLUSIONES

1. Se determinó que la modificación del artículo 30° de la Ley de Tributación Municipal, Decreto Supremo N° 156-2004-EF, aportaría en la reducción de la contaminación del aire, pues este gravaría con el Impuesto al patrimonio Vehicular tanto a los vehículos motorizados nuevos como antiguos, desde el año siguiente a la fecha de fabricación del vehículo o de su ingreso al país, incentivando así a la renovación gradual del parque automotor.
2. El plazo establecido para gravar la propiedad de los vehículos automotores nuevos y antiguos no es suficiente, es por ello que teniendo en cuenta la realidad de nuestro actual parque automotor es necesario una modificación con la cual se grave a los vehículos motorizados a partir del año siguiente de la fecha de fabricación o en todo caso desde su ingreso a nuestro país, y de esta forma convertir este impuesto en uno de naturaleza permanente.
3. El beneficio de exoneración tributaria que se le otorgaría a aquellos propietarios de vehículos nuevos debería ser de dos años que serían computados desde la fecha en la que fue fabricado el vehículo.
4. Por último, si bien es cierto la finalidad del patrimonio vehicular es gravar la propiedad vehicular, esto se materializa cuando se adquiere un vehículo y es ahí cuando nace la capacidad contributiva de los propietarios. Sin embargo, este principio se relativiza cuando se afectan derechos fundamentales de la persona, generando que el estado se obligue a establecer medidas para proteger estos derechos fundamentales. Es así que se concluye la importancia y viabilidad de modificar el art. 30 de la ley de tributación municipal con la finalidad de coadyuvar en materia ambiental y disminuir los efectos negativos en el ambiente que genera el parque automotor.

VII RECOMENDACIONES

1. Los legisladores deben adoptar medidas para complementar los vacíos que existen en el art. 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular, siendo una de estas la modificación del artículo en mención.
2. Se sugiere que el estado adopte medidas con la finalidad de coadyuvar en material ambiental, puesto que los que se han tomado en cuenta no han sido los suficientes para lidiar con esta problemática actual.
3. Considero que, para crear y aplicar los impuestos ambientales, el legislador debería tomar en cuenta los principios de política ambiental, y de esta forma no crear solo tributos con fines recaudatorios que no aporten en la disminución de la contaminación ambiental.
4. Es fundamental considerar dentro de nuestras políticas ambientales el principio quien contamina paga y tener en cuenta que este principio no indica que quien pueda pagar tiene derecho a contaminar si no por el contrario que la persona que contamina debe hacerse cargo económicamente de los daños que causa a la naturaleza y de esta manera ir cambiando progresivamente la conducta de las personas a favor del medioambiente.

REFERENCIAS

- Alcívar, N. (2016) *Evaluación del impuesto ambiental de la contaminación vehicular: análisis comparativo con otros países de América latina*. (Tesis de maestría) Universidad Andina Simón Bolívar.
- Acquatella, Jean, y Alicia Bárcena. Política fiscal y medioambiente: Bases para una agenda común. Santiago de Chile: Las Naciones Unidas, 2005.
- Aguayo López, J. (2014). La Obligación Tributaria y el Pago: Antes del Inicio de la Cobranza Coactiva- en la Legislación Peruana. Apuntes y Disquisiciones. Derecho & Sociedad, (43). <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/12573>
- Amasifuen, M. (2015). Importancia de la cultura tributaria en el Perú. Universidad Peruana Unión-Tarapoto. <file:///C:/Users/joseph/Downloads/898-Texto%20del%20art%C3%ADculo-1199-1-10-20180524.pdf>
- Amezcu, M. y Gálvez, A. (2002, 5 de octubre). Los modos de análisis en investigación cualitativa en salud: perspectiva crítica y reflexiones en voz alta. Vol. (2). <http://scielo.isciii.es/pdf/resp/v76n5/colabora4.pdf>
- Binder, Kurt. Política del medio ambiente. En Política de Estabilidad Económica. 2002. Calidad de aire y salud. s.f. sobre-la-salud-de-la-contaminacion-atmosferica (último acceso: 20 de mayo de 2016). <http://ecodes.org/salud-calidad-aire/201302176117/Impactos->
- Bravo Cucci, Jorge. Fundamentos de derecho tributario. Segunda Edición. Editores Palestra. 2006
- CEPAL. (2013). Panorama fiscal de América Latina y el Caribe. Reformas tributarias y renovación del pacto fiscal. Naciones Unidas. Santiago de Chile.
- Cisterna Cabrera. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. Theoria, vol. (14). Universidad del Bío Bío Chillán, Chile. <https://www.redalyc.org/pdf/299/29900107.pdf>
- Díaz, Laura; Torruco-García, Uri; Martínez-Hernández, Mildred; Varela-Ruiz, Margarita (2013, 7 de septiembre) La entrevista, recurso flexible y dinámico Investigación en Educación Médica. vol. (2). <https://www.redalyc.org/pdf/3497/349733228009.pdf>
- Ferre Olive, E. (octubre de 2010). Foro Virtual de Contabilidad Ambiental y social. Recuperado el 22 de octubre de 2014, de Universidad Nacional de Buenos Aires:

http://www.econ.uba.ar/www/institutos/secretaradeinv/ForoContabilidadAmbienta/ TRABAJOS2010/T_Ferre_Olive_legislacion_ambiental.pdf

Galicia, Araujo y Pérez. (2017) cultura tributaria relacionada al incumplimiento de obligaciones tributarias en empresas del sector ferreterías, pueblo de virú 2015.

<http://revistas.ucv.edu.pe/index.php/CIENTIFI-K/article/view/1295/1050>

Glasser y Strauss La teoría fundamentada (Grounded Theory), metodología cualitativa de investigación científica

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6.ª ed.). México: McGraw-Hill Interamericana Editores.

Hernández Solare, Liliana, y Alejandra Pardo Zigler. *Ecología y Medio Ambiente*. Estados Unidos: Atlantic International University, 2010.

Hilario, N. (2017) *Emisiones contaminantes de vehículos del distrito de Huancayo* (Tesis doctoral). Universidad nacional del centro del Perú.

Hospinal, S. (2017). Propuesta de aplicación de tributación ambiental como medida para la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor tacna 2013 – 2014 (tesis bachiller). Universidad privada de tacna, Tacna.

Gaceta Ecológica. (2000) Impuestos ambientales en la Unión Europea. Su evolución reciente. (57), 14-22. ISSN: 1405-2849. <https://www.redalyc.org/pdf/539/53905702.pdf>

Díaz y Arana (2016). La contaminación desde el siglo XVIII hasta la actualidad. 20 de noviembre de 2012. <http://planeta-sincontaminacion.blogspot.com/2012/11/la-contaminacion-desde-el-siglo-xviii.html> (último acceso: 20 de mayo de 2016).

Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, en Registro Oficial No. 418. Quito, 2004.

Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2015). Resolución 0631. Por medio de la cual se establecen los parámetros y los valores límites máximos permisibles en los vertimientos puntuales a cuerpos de agua Bogotá - Colombia. Recuperado de http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/resoluciones/d1-res_631_marz_2015.pdf.

Municipalidad de lima, (2020). Municipalidad de lima dio de baja 20 vehiculos en primer chatarreo 2020. <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/39442-municipalidad-de-lima-dio-de-baja-a-20-vehiculos-antiguos-en-primer-chatarreo-del-2020>

- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E. y Villagómez, A. (2013). *Metodología de la investigación. Cuantitativa – Cualitativa y redacción de la tesis*. (4.ª ed.). Bogotá, Colombia: Ediciones de la U.
- Núñez, M. (2008, junio). EESTRATEGIA Y TÉCNICA DEL DISEÑO DE INVESTIGACIÓN Strategy and technic of research design. Vol (12). <http://www.scielo.org.co/pdf/pege/n39/n39a01.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. marzo de 2014. Organización Mundial de la Salud. marzo de 2014. (último acceso: 20 de mayo de 2016). [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)
- Oliva, Nicolás, Ana Rivadeneira, Alfredo Serrano, Sergio Martín, y Vanessa Cadena. *Impuestos Verdes: ¿Una alternativa viable para el Ecuador?* Quito: Edición María Arboleda y Raúl Borja, 2011.
- Paredes, A (2013) El Poder Tributario del Estado: ¿Nuestros Bolsillos a la Deriva? <file:///C:/Users/joseph/Downloads/13305-Texto%20del%20art%C3%ADculo-53007-1-10-20150717.pdf>
- Pitrone, F. (2015, 15 de febrero). Definiendo los “Impuestos Ambientales”: Aportes desde el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Volumen 3. (No. 44). [file:///C:/Users/joseph/Downloads/13616-Texto%20del%20art%C3%ADculo-54213-1-10-20150810%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/joseph/Downloads/13616-Texto%20del%20art%C3%ADculo-54213-1-10-20150810%20(1).pdf)
- Restrepo, J. (2012). Hacienda Pública. Universidad Externado de Colombia. 9 edición, Bogotá DC. Secretaría Distrital de Hacienda SHD. “Informes de gestión”. http://impuestos.shd.gov.co/portal/page/portal/portal_internet_sdh/nuestra_entidad/gestion_ins
- Rodríguez, J. (2011). Cultura tributaria. Propuestas y argumentos para aumentar la justicia fiscal. Paraguay.
- Rodríguez Camargo, Aída. «DIAN.» Fundamentos para el uso de instrumentos fiscales en la política ambiental: Una aproximación al caso colombiano. Octubre de 2008. <http://www.dian.gov.co> (último acceso: 22 de junio de 2016).
- Roca, J. (1998). Fiscalidad ambiental y "reforma fiscal ecológica". Cuadernos BAKAEZ No. 27, junio, Bilbao
- Rosero, P. y Maya, L. Los tributos verdes en américa latina: un comparativo. [file:///C:/Users/joseph/Desktop/Los tributos verdes en Am%C3%A9rica Latina - Un comparativo estructural.pdf](file:///C:/Users/joseph/Desktop/Los%20tributos%20verdes%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%20-%20Un%20comparativo%20estructural.pdf)

- Ruiz de Castilla Ponce de León, F. (2008). Impuesto al patrimonio vehicular. IUS ET VERITAS, 18(37), 194-207.
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12225>
- Salassa, R. (2016). Tributos ambientales: la aplicación coordinada de los principios quien contamina paga y de capacidad contributiva. vol. 43 (Nº 3). <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rchilder/v43n3/art10.pdf>
- Tapia, V. Carbajal, L. y Espinoza R. (2013) Reordenamiento vehicular y contaminación ambiental por material particulado (2,5 y 10), dióxido de azufre y dióxido de nitrógeno en lima metropolitana, Perú.
<http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v35n2/a03v35n2.pdf>
- Troncoso, C. y Amaya, A. (2016, 30 de noviembre). Entrevista: guía práctica para la recolección de datos cualitativos en investigación de salud. Vol. (65).
<http://www.scielo.org.co/pdf/rfmun/v65n2/0120-0011-rfmun-65-02-329.pdf>
- Vargas Marcos, F (2005, abril-marzo) La contaminación ambiental como factor determinante de la salud Revista Española de Salud Pública, vol. 79, (núm. 2). <https://www.redalyc.org/pdf/170/17079201.pdf>
- Vega, Irene, y Jerónimo Ricárdez. Evolución y desarrollo histórico de los impuestos verdes en el mundo y en México: una perspectiva de sustentabilidad de las organizaciones responsables. México: ANFECA, 2012.
- Villar Rubio, E. (2015). La reforma fiscal verde: Un análisis de convergencia a nivel europeo.
http://www.fundacionalternativas.org/public/storage/estudios_documento_s_archivos/3f164c4fa6f196e3a0c17e3b4835dacf.pdf

ANEXOS

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR

Yo, Gamarra Ramon José Carlos, docente de la Facultad Profesional de Derecho y Humanidades de la Universidad Cesar Vallejo sede Lima- Norte, asesor de la tesis titulado “El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima, 2019.” de la estudiante Castro Ugarte Nayra Justin, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 22% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a los dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Lima, 07 de diciembre de 2020.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' and 'C' intertwined, with a horizontal line crossing through them. The signature is positioned above a horizontal dotted line.

Firma

Gamarra Ramón José Carlos

DNI: 09919088

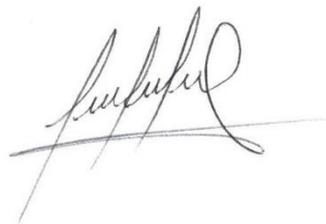
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL AUTOR

Yo, Nayra Justin Castro Ugarte, alumna de la Facultad de derecho y Humanidades de la Universidad César Vallejo sede lima – norte, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la tesis titulado “El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire lima - 2019”, son:

1. De mi autoría.
2. La presente Tesis no ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
3. La Tesis no ha sido publicado ni presentado anteriormente.
4. Los resultados presentados en la Tesis son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Lima, 07 de diciembre de 2020



.....
Castro Ugarte Nayra Justin

DNI: 74873066

MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORÍSTICA

“El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire - Lima, 2019.”

Categoría	Definición Conceptual	Definición Operacional	Subcategorías
<p style="text-align: center;">El impuesto al patrimonio vehicular</p>	<p>Una de las ventajas de los impuestos ambientales es que estos nos atribuyen una fuente de ingreso para el gasto público. Se espera que las contribuciones tengan un efecto de incentivo para aquellos ciudadanos que contaminan (Rodríguez, 2016).</p>	<p>Con la aplicación de los impuestos parte de esta riqueza es transferida al Estado para que se pueda realizar la ejecución de obras y servicios que necesitan gran parte del país (Ruiz y Ponce, 2014).</p>	<p style="text-align: center;">El impuesto al patrimonio vehicular</p>
			<p style="text-align: center;">Antecedentes legislativos</p>
<p style="text-align: center;">Contaminación del ambiente</p>	<p>Como referencia el plano internacional se observa que los impuestos ambientales están tomando mayor importancia respecto a la reforma fiscal en países más desarrollados. Sobre todo, en aquellos que forman parte de la OCDE. (Acquatella; y Bárcena (2005)</p>	<p>La tributación ambiental cuenta con un objetivo que es el cambio de la conducta humana con respecto a la contaminación, mediante la aplicación de impuestos”. (Pitrone, 2015)</p>	<p style="text-align: center;">Contaminación ambiental</p>
			<p style="text-align: center;">Derechos como medio de protección del ambiente</p>

**MATRIZ DE CONSISTENCIA – PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
“EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU
APORTACIÓN A LA DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL
AIRE, LIMA -2019”.**

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	SUPUESTO GENERAL	CATEGORÍAS	METODOLOGÍA
<p>¿Cuál es la relación que existe entre el impuesto al patrimonio vehicular y el aumento de la contaminación del aire que se percibe actualmente la ciudad de lima 2019?</p>	<p>Determinar si con la modificación del art. 30 de la Ley Tributaria Municipal podremos disminuir el impacto de contaminación del aire causado por el parque automotor en la ciudad de lima en la actualidad.</p>	<p>La falta de criterio para la correcta tipificación del art. 30 de la Ley Tributaria Municipal afecta en la reducción de contaminación del aire en la ciudad de Lima</p>	<p>1.- El impuesto al patrimonio vehicular</p> <p>2.-. La aportación a la reducción de la contaminación a través de su modificación</p>	<p>Enfoque cualitativo (porque se recopilará datos para interpretar una realidad, con el método de la hermenéutica, que es la interpretación de textos)</p>
<p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</p> <p>a.- ¿De qué forma la escasa normativa sobre tributación ambiental afecta en el plan de reducción de contaminación del aire en la ciudad de lima?</p> <p>b.- ¿En qué medida una mejora en la regulación del impuesto al patrimonio vehicular podría ayudar en la reducción de contaminación del aire?</p>	<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>a.- Determinar en qué medida la modificación del art. 30 contribuye a la reducción de la contaminación.</p> <p>b.- Contribuir con el impulso para la creación de tributos ambientales</p>	<p>SUPUESTOS ESPECÍFICOS</p> <p>a.- Las medidas que establece el art. 30 de la Ley de Tributación Municipal nos aleja de una realidad existente en el campo automotriz y la afectación que esta causa en el ambiente.</p> <p>b.- El art 30 de la Ley de Tributación Municipal cuenta con una falta de criterio en su tipificación.</p>	<p>SUBCATEGORÍAS:</p> <p>1.1. El impuesto al patrimonio vehicular</p> <p>1.2. Antecedentes legislativos</p> <p>1.3. Hipótesis de incidencia y sus aspectos</p> <p>1.4. Sujetos de la relación tributaria</p> <p>1.4. Hecho imponible</p> <p>1.5. Nacimiento de la obligación tributaria</p> <p>2.1. El medio ambiente</p> <p>2.2. Contaminación ambiental</p> <p>2.3. Derechos como medio de protección del ambiente</p> <p>3.1. Derecho comparado</p> <p>3.2. Análisis de legislación comparada</p>	<p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN</p> <p>Teoría Fundamentada</p> <p>TIPO DE INVESTIGACIÓN</p> <p>Básica</p> <p>NIVEL DE INVESTIGACIÓN</p> <p>Descriptivo</p> <p>ESCENARIO DE ESTUDIO</p> <p>Municipalidad de Los Olivos</p> <p>PARTICIPANTES</p> <p>Funcionarios de la municipalidad de los olivos y/o lima</p> <p>Trabajadores del área de gestión ambiental</p> <p>TÉCNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS</p> <p>Entrevista – Guía de Entrevista</p> <p>Análisis de fuente documental</p>

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a representantes del SAT de Lima, expertos en derecho tributario y derecho ambiental de Lima, 2019

TÍTULO:

“El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire lima, 2019”

Entrevistado:

Cargo:

Entidad:

OBJETIVO GENERAL

Determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima causados por el

Preguntas:

1. ¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal a fin de contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de lima? ¿Por qué?

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

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

2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular?

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

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana y por ende no tomar acciones respecto a esta vulnera el derecho a la vida y la salud?

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

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aportaría en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de lima.

Preguntas:

4. ¿Considera Ud. oportuno aplicar el principio quien contamina paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental?

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

.....
.....

5. Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad?

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

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

Preguntas:

6. ¿Considera Ud. adecuado aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehiculos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?

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

7. Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración al impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de los vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo?

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

8. Desde su perspectiva, ¿considera que resulta ser inadecuado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal?

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

SELLO	FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a representantes del SAT de Lima, expertos en derecho tributario y derecho ambiental de Lima, 2019

TÍTULO:

“El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la reducción de la contaminación del aire lima, 2019”

Entrevistado: Abogado Luis Ruben Molina Lopez
Cargo: Asesor legal y tributario de países andinos
Entidad: Nexans

OBJETIVO GENERAL

Determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV) podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor.

Preguntas:

1. **¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal a fin de contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de lima? ¿Por qué?**

Sí considero viable la implementación de un fin extrafiscal ambiental en el IPV, ello con el fin de disminuir el impacto generado por aquellos agentes contaminantes de los vehículos que afectan tanto la salud humana como al medio ambiente, de este modo la iniciativa podría motivar en los ciudadanos un cambio de conducta en favor del medio ambiente.

2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular?

El IPV fue creado como un impuesto que grava la manifestación de riqueza en forma de patrimonio, y su recaudación tiene como fin financiar el gasto público; sin embargo, este impuesto también podría, además de cumplir un fin recaudatorio, perseguir un fin extrafiscal adicional de aportar en la disminución de la contaminación ambiental generada por los vehículos. Ambos fines consideramos que pueden coexistir en el mismo impuesto en tanto no resultan incompatibles.

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana y por ende no tomar acciones respecto a ésta vulnera el derecho a la vida y la salud?

Es cierto que dentro de nuestra ciudad podemos encontrar diferentes agentes contaminantes, y entre todos ellos se encuentran aquellos ocasionados por el uso de los combustibles vehiculares. Asimismo, los contaminantes atmosféricos son los que a corto o largo plazo son perjudiciales para la salud humana y que claramente el Estado debe trabajar en implementar normas a favor de la reducción de estos agentes contaminantes.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera la modificación del Impuesto al Patrimonio Vehicular aportaría en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿Considera Usted oportuno aplicar el principio “quien contamina paga” en el Impuesto al Patrimonio Vehicular en aras de coadyuvar en la disminución de la contaminación ambiental?

Sí considero oportuno aplicar el principio “quien contamina paga”, dicho principio tiene un origen europeo, que fue traído a Latinoamérica como una guía respecto a la tributación ambiental.

Considero que incorporar el citado principio en tributos como el IPV lograría que los ciudadanos brinden real importancia al cuidado del ambiente, de este modo se podría adoptar medidas a favor del medioambiente.

5. Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del Derecho Tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad?

Desde mi perspectiva el Derecho Tributario resultaría útil y sí podría coadyuvar a la protección del medio ambiente.

En efecto, nuestro contexto en contaminación ambiental es lamentable, al respecto podemos señalar que Lima está catalogada como la séptima ciudad más contaminada de Sudamérica según un informe de Greenpeace del 2019.

En tal sentido, considero que resulta necesaria la intervención del Estado con la utilización de herramientas como el Derecho Tributario a efectos de combatir la contaminación ambiental.

Año tras año se busca incentivar a la población a efectuar una correcta tributación, pues el pago de estos impuestos nos ayuda con el gasto público del país. Atendiendo a la problemática existente, de la contaminación del aire en la ciudad de Lima, en principio, se requiere de una respuesta integral del derecho, para proteger el medio ambiente en tanto no resulta suficiente un instrumento jurídico único capaz de contrarrestar por sí solo el problema.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si a través de la modificación del Impuesto al Patrimonio Vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

Preguntas:

- 6. ¿Considera Ud. adecuado aplicar el Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV) a los vehículos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?**

Desde mi experiencia considero que el Estado debe trabajar en una reestructuración de la normativa tributaria del IPV de tal forma que dicha reestructuración nos ayude a desincentivar la contaminación generada por las sustancias nocivas que emanan de los vehículos.

- 7. Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración al impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de los vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo?**

En cuanto a una posible exoneración tributaria del IPV para los propietarios de vehículos nuevos motorizados por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo, considero que sí se condice con el fin extrafiscal de descontaminación; sin embargo, considero que cualquier cambio respecto a los impuestos, requiere de un análisis multisectorial a efectos de evaluar su factibilidad legal y real, la experiencia comparada, los impactos en los diversos sectores de la economía, entre otros factores, esto con el objetivo de cumplir los fines fiscales y extrafiscales propuestos.

- 8. Desde su perspectiva, ¿considera inadecuado que el Impuesto al Patrimonio Vehicular grave solo por el plazo de 3 años la propiedad vehicular contados desde la fecha de su primera inscripción,**

**conforme con lo previsto en el artículo 30 del TUO de la Ley de
Tributación Municipal?**

En mi opinión, bajo la óptica del nuevo fin extrafiscal del IPV de combatir la contaminación ambiental, sí consideraría inadecuado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular y considero que debería ser modificado.

Si bien es cierto existe una razón por la cual los legisladores adoptaron la idea de gravar este impuesto a partir de la fecha de su inscripción y ello es porque solo a partir de su inscripción los vehículos pueden transitar en nuestro territorio.

En cuanto al plazo establecido por la norma, esta señala que se grava a los vehículos con una antigüedad no mayor a tres años, el cual se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. No obstante ello, bajo el nuevo fin extrafiscal de descontaminación, resultaría inadecuado dicho plazo, dadas las condiciones actuales en las que se encuentra nuestro parque automotor, el cual está conformado en gran medida por vehículos obsoletos, los cuales si bien es cierto en su oportunidad se encontraban gravados por este impuesto, aún continúan transitando por nuestra ciudad emitiendo gran cantidad de gases tóxicos en comparación de un vehículo que ha sido fabricado recientemente, coadyuvando de esta manera al incremento de la contaminación del aire y generando efectos nocivos en la salud de las personas.



Luis Ruben Molina Lopez
CAL 63585

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a representantes del SAT de Lima, expertos en derecho tributario y derecho ambiental de Lima, 2019

TÍTULO:

"El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la reducción de la contaminación del aire lima, 2019"

Entrevistado:

Cargo:

Entidad:

OBJETIVO GENERAL

Determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor.

Preguntas:

1. **¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 del TULO de la ley de tributación municipal a fin de contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de lima? ¿Por qué?**

Si considero viable la implementación de tributos ambientales en nuestra legislación con el fin de disminuir el impacto generado por aquellos agentes contaminantes que afectan tanto la salud humana como al medio ambiente y que con esta iniciativa los ciudadanos cambien la cultura ambiental que tienen en aras de aportar a favor del medio ambiente.

2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular?

El impuesto al patrimonio vehicular, como su propio nombre lo señala es un impuesto netamente patrimonial, es decir afecta al vehículo por considerarlo como parte integrante del patrimonio del contribuyente e indicador de su capacidad contributiva. Su finalidad es financiar el gasto público. Sin embargo, considero que podría ser reestructurado para que también tenga una finalidad extrafiscal, como modelar o promover conductas orientadas al cuidado del medio ambiente, y con ello aportar en la disminución de la contaminación ambiental.

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana y por ende no tomar acciones respecto a esta vulnera el derecho a la vida y la salud?

Es cierto que dentro de nuestra ciudad podemos encontrar diferentes agentes contaminantes, y entre todos ellos se encuentran aquellos ocasionados por la combustión de las materias primas que contienen los vehículos. Asimismo, los contaminantes atmosféricos son los que a corto o largo plazo son perjudiciales para la salud humana y que claramente el estado debe trabajar en implementar normativa a favor de la reducción de estos agentes contaminantes. Cabe recordar que, en el 2018, la OMS consideró a Lima como la ciudad con mayor contaminación ambiental de América Latina.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aportaría en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima.

Preguntas:

- 4. ¿Considera Ud. oportuno aplicar el principio según el cual quien contamina, paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular, en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental?**

El principio quien contamina paga tiene un origen europeo, que fue traído a Latinoamérica como una guía respecto a tributación ambiental, puesto que este no era tomado en cuenta en nuestra legislación. Lo oportuno sería lograr que se tomaran en cuenta y con la real importancia que se requieren a los reglamentos relacionados al cuidado del ambiente para que a través de estos se puedan adoptar medidas a favor del medioambiente.

- 5. Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad?**

Desde mi perspectiva si es necesario una respuesta del derecho tributario respecto a estos temas de contaminación ambiental, debido a que nuestra ciudad es una de las más contaminadas de América Latina. Los tributos no solo ayudan a financiar los servicios y bienes públicos, sino también pueden servir para promover o restringir determinados tipos de conductas que generan una mayor contaminación. En ese sentido, atendiendo a la problemática existente, de la contaminación del aire en la ciudad de lima, se requiere de una respuesta integral del derecho, para proteger el medio ambiente. Pues no existe un instrumento jurídico apto para contrarrestar por si solo el problema.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

Preguntas:

6. **¿Considera Ud. adecuado aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?**

Desde mi experiencia considero que el estado debe trabajar en una reestructuración respecto a la normativa tributaria de tal forma que nos ayude a desincentivar la contaminación generada por las sustancias nocivas que emanan de los vehículos.

Esto debe ser parte de una reforma tributaria integral. Recordemos que la Ley de Tributación Municipal vigente fue aprobada por el Decreto Legislativo N° 776 en el año 1993. A la fecha no ha existido mayor variación. Y la consideración del IPV como un impuesto patrimonial viene desde inicios de la década de los 80. Es necesario reformar el IPV a fin de dotarlo de otro contenido, relacionado con la protección del medio ambiente. Esto implica gravar a los vehículos en función al grado de contaminación que generan así como incorporar elementos de la tarificación vial que se viene aplicando en lugares como Londres y Singapur.

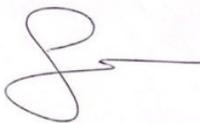
7. **Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración al impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de los vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo?**

En principio no soy muy proclive a considerar exoneraciones salvo razones muy fundamentadas y sustentadas. Me inclinaría por establecer

menores tasas o alícuotas en función a la antigüedad o grado de contaminación de los vehículos.

8. Desde su perspectiva, ¿considera que resulta ser inadecuado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal?

Al inicio el período de afectación del IPV era de 7 años, luego se ajustó a 5 años y finalmente se redujo a 3 años. Esto en base a su consideración patrimonial. Si su contenido varía y se grava a los vehículos en función a la contaminación que generan o al uso que hacen de las vías de la circulación (convertirlo por ejemplo en un impuesto a la circulación vehicular, donde la visión patrimonial es dejada de lado), entonces no es necesario establecer plazos, pues el pago del tributo se hará mientras el vehículo circule.

SELLO	FIRMA
<p>Saúl Fernando Barrera Ayala DNI 09722359 Reg CAL 33251</p> <p>Docente pre y posgrado en la UNMSM – Tributación Municipal</p> <p>Presidente del Consejo Directivo del SAT de Lima (2008 – 2010)</p> <p>Vice Presidente del Consejo Directivo del SAT de Lima (2015 – 2018)</p>	

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a representantes del SAT de Lima, expertos en derecho tributario y derecho ambiental de Lima, 2019

TÍTULO:

“El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la reducción de la contaminación del aire lima, 2019”

Entrevistado: Rossana Paola Vallejos Manche

Cargo:

Entidad:

OBJETIVO GENERAL

Determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor.

Preguntas:

- 1. ¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal a fin de contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de lima? ¿Por qué?**

Considero que si debería existir una modificación del impuesto al patrimonio vehicular y con ello también la implementación de tributos ambientales en nuestra legislación con el fin de reducir el impacto generado por aquellos agentes contaminantes que afectan tanto la salud humana como al medio ambiente.

2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular?

El impuesto al patrimonio vehicular fue creado, como su propio nombre lo señala es un impuesto netamente patrimonial, esto con el fin de financiar el gasto público, sin embargo, también se podría reestructurar con la finalidad de no ser únicamente un tributo de finalidad fiscal si no también extrafiscal y con ello aportar en la disminución de la contaminación a través de mecanismos que contribuyan con el objetivo que se requiere alcanzar.

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana y por ende no tomar acciones respecto a esta vulnera el derecho a la vida y la salud?

Es cierto que dentro de nuestra ciudad podemos encontrar diferentes agentes contaminantes, y entre todos ellos se encuentran aquellos ocasionados por la combustión de las materias primas que contienen los vehículos. Asimismo, los contaminantes atmosféricos son los que a corto o largo plazo son perjudiciales para la salud humana y que claramente el estado debe trabajar en implementar normativa a favor de la reducción de estos agentes contaminantes.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aportaría en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. **¿Considera Ud. oportuno aplicar el principio quien contamina paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental?**

Lo considerable sería lograr incorporar este principio en la reforma de la tributación ambiental, debido a que si considero que podría ser un principio importante para considerar.

5. **Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad?**

Desde mi experiencia el derecho tributario debería reformarse en busca de una mejora respecto a los temas de contaminación ambiental, pues como sabemos nuestra ciudad es una de las mas contaminadas del país. Es por ello que es necesario la aplicación del derecho tributario en nuestro país, año tras año se busca incentivar a la población a efectuar una correcta tributación, pues el pago de estos impuestos nos ayuda con el gasto público del país. Atendiendo a la problemática existente, de la contaminación del aire en la ciudad de lima, se requiere de una respuesta integral del derecho, para proteger el medio ambiente.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

Preguntas:

6. **¿Considera Ud. adecuado aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehiculos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?**

Considero que el estado debe trabajar en una mejora respecto a la normativa tributaria de tal forma que nos ayude a desincentivar la contaminación generada por las sustancias nocivas que emanan de los vehículos.

7. **Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración al impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de los vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo?**

En cuanto al beneficio de exoneración tributaria, respecto al artículo que regula el impuesto al patrimonio vehicular, cabe resaltar que cualquier cambio respecto a los impuestos, requieren de un análisis para su reforma debido a que no es tan sencillo encontrar hacia donde irían estas recaudaciones extrafiscales respecto a la contaminación ambiental.

8. **Desde su perspectiva, ¿considera que resulta ser inadecuado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal?**

En cuanto al plazo establecido por la norma, esta señala que se grava a los vehículos con una antigüedad no mayor a tres años, el cual se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. No obstante ello, se considera inadecuado dicho plazo, dadas las condiciones actuales en las que se encuentra nuestro parque automotor, el cual está conformado en gran medida por vehículos obsoletos, los cuales si bien es cierto en su oportunidad fueron grabados por este impuesto, aún continúan transitando por nuestra ciudad emitiendo gran cantidad de gases tóxicos en comparación de un vehículo que ha sido fabricado recientemente, coadyuvando de esta manera al incremento de la contaminación del aire y generando efectos nocivos en la salud de las personas.

SELLO	FIRMA
	 <p>Rosanna Padilla Valdejos Manche Reg. CAL N° 71298.</p>

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a representantes del SAT de Lima, expertos en derecho tributario y derecho ambiental de Lima, 2019

TÍTULO:

“El impuesto al patrimonio vehicular y su contribución a la reducción de la contaminación del aire - lima, 2019”.

Entrevistado:

Cargo:

Entidad:

OBJETIVO GENERAL

Determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor.

Preguntas:

1. ¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal a fin de contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de lima? ¿Por qué?

Considero que nuestro país debería adoptar nuevas medidas de cuidado ambiental en aras de contribuir a la reducción de la contaminación. Si bien la mayor parte de los contaminantes de nuestra ciudad es debido a aquellos contaminantes de emanan de los vehiculos motorizados. El estado también debe implementar medidas que busquen disminuir este problema de manera progresiva.

2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular?

Al ser un impuesto patrimonial, esta grava el patrimonio de las personas que adquieren un vehículo automotor. Y se hace efectivo el pago de este impuesto a partir del año siguiente de que este haya sido registrado.

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana y por ende no tomar acciones respecto a esta vulnera el derecho a la vida y la salud?

Claro que un ambiente contaminado siempre va a ser negativo para la salud humana y no tomar las medidas adecuadas que ameritan estos casos pueden resultar perjudicial.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aportaría en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿Considera Ud. oportuno aplicar el principio quien contamina paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental?

Es importante adoptar aquellos principios que nos ayuden a mejorar el ambiente en el que habitamos. Es por ello que tomando como referencia este principio, todo aquel que cause daños al ambiente tiene que resarcirlo.

5. Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad?

Desde hace mucho se busca una iniciativa legislativa sobre tributos ambientales, pues hasta el día de hoy no se ha implementado en nuestra legislación impuestos que recaigan sobre aquellos individuos que contaminan.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

Preguntas:

6. ¿Considera Ud. adecuado aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?

En aras de buscar la reestructuración del parque automotor si podría darse la iniciativa de aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos antiguos y de esta forma incentivar a los propietarios de estos vehículos a renovarlos.

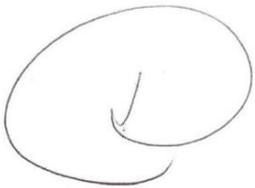
7. Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración al impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de los vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo?

Para poder aplicar exoneraciones tributarias

Se deben buscar medidas que inciten a los ciudadanos a cambiar su cultura ambiental y otorgar beneficios tributarios si podría contribuir de alguna forma con esta finalidad.

8. Desde su perspectiva, ¿considera que resulta ser inadecuado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal?

Sobre el impuesto al patrimonio vehicular puedo señalar que dicho plazo ha sido regulado con la finalidad de recaudo, pues como sabemos al pasar de los años con el uso de los vehiculos estos van reduciendo su valor. Y esto se debe tener en cuenta, ya que este impuesto se paga con el 1% del valor del vehículo según la tabla anual del MEF.

SELLO	FIRMA
 <p>SECCION DE REVENIDOS RECAUDO MUNICIPALIDAD DE AREQUIPA</p>	

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a representantes del SAT de Lima, expertos en derecho tributario y derecho ambiental de Lima, 2019

TÍTULO:

“El impuesto al patrimonio vehicular y su contribución a la reducción de la contaminación del aire - lima, 2019”.

Entrevistado: Jaime Arevalo Torres

Cargo:

Entidad:

OBJETIVO GENERAL

Determinar si con la modificación del artículo 30 de la ley de tributación municipal que regula el impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima causados por el aumento de vehículos en el parque automotor.

Preguntas:

1. ¿Considera Ud. Viable la modificación del artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal a fin de contribuir en la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de lima? ¿Por qué?

Considero pertinente la implementación de tributación ambiental. Y una mejor regulación del impuesto al patrimonio vehicular en nuestro país, todo ello con la finalidad una mejora respecto a la contaminación.

2. ¿De qué manera se establece la finalidad del pago del impuesto al patrimonio vehicular?

Este impuesto grava el patrimonio de las personas que adquieren un vehículo automotor. Y se hace efectivo el pago de este impuesto a partir del año siguiente de que este haya sido registrado.

3. ¿Considera usted que la contaminación del aire es la que causa más daños a la salud humana y por ende no tomar acciones respecto a esta vulnera el derecho a la vida y la salud?

Un ambiente contaminado siempre va a traer consecuencias negativas para la salud de las personas y no tomar las medidas adecuadas que ameritan estos casos pueden resultar perjudicial.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aportaría en la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de lima.

Preguntas:

4. ¿Considera Ud. oportuno aplicar el principio quien contamina paga respecto a el impuesto al patrimonio vehicular en aras a apoyar a la disminución de la contaminación ambiental?

Es importante adoptar principios que han sido tomadas en las legislaciones de otros países y que lograron un cambio e implementarlas en nuestros país.

5. Desde su experiencia, ¿Considera Ud. que existe una necesaria y urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad?

Lo que nuestro país requiere es que se implementado en nuestra legislación impuestos que recaigan sobre aquellos individuos que contaminan. Asimismo, crear en los ciudadanos una cultura tributaria activa.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos.

Preguntas:

6. ¿Considera Ud. adecuado aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos antiguos y dejar de aplicarlos a los vehículos nuevos? ¿Por qué?

En aras de buscar la reestructuración del parque automotor si podría darse la iniciativa de aplicar el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos antiguos y de esta forma incentivar a los propietarios de estos vehículos a renovarlos.

7. Desde su experiencia, ¿Usted considera conveniente establecer el beneficio tributario de exoneración al impuesto al patrimonio vehicular para los propietarios de los vehículos nuevos motorizados, ya sean de vehículos nuevos de uso particular o público, por un periodo de 2 años computados desde el año de fabricación del vehículo?

Para poder aplicar exoneraciones tributarias

Se deben buscar medidas que inciten a los ciudadanos a cambiar su cultura ambiental y otorgar beneficios tributarios si podría contribuir de alguna forma con esta finalidad.

8. Desde su perspectiva, ¿considera que resulta ser inadecuado el plazo de 3 años por el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal?

Nuestros legisladores implementaron dicho plazo con la única finalidad de recaudar lo necesario para el gasto público de nuestro país. Todo ello al gravar los tres primeros años de los vehículos a partir de la inscripción de estos.

	 <hr/> <p>William Mariano Temoche Espinoza Reg. CAL N° 78580</p>
--	---

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

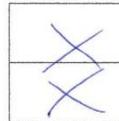
- 1.1. Apellidos y Nombres: *Mayor Sanchez Jorge Luis*
 1.2. Cargo e institución donde labora:
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: *Guía de entrevista*
 1.4. Autor(A) de Instrumento: *Castro Ugarte Nayra Justín*

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	Este 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



IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, __ de ____ del 2020.

DNI No. *091277227* Telf: *989 235 789*

Jorge L. Mayor Sánchez
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 JORGE LUIS MAYOR SANCHEZ
 ABOGADO REG. CAL N° 291757



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: *Terroche Espinoza William Marcelo*
- 1.2. Cargo e institución donde labora:
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: *Guía de Entrevista*
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: *Gastón Ugarte Nayra Justin*

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	Este 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

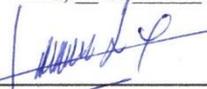
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

X
X

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, __ de ____ del 2020.


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
William Terroche Espinoza
 Reg. CAL N° 78580

DNI No..... Telf: *999124118*

GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE

DOCUMENTAL

Título: El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de lima – 2019.

Objetivo General: Determinar si con la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podremos disminuir la contaminación del aire en la ciudad de lima como causa del aumento de vehículos en el parque automotor

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
<p>Art. 30 de la Ley de Tributación Municipal.</p> <p>Ruiz Castilla Ponce de León, F. (2008). Impuesto al patrimonio vehicular. IUS ET VERITAS, 18(37), 194-207. http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/1225</p>	<p>“El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”</p> <p>“con la aplicación de los impuestos parte de esta riqueza es transferida al Estado para que se pueda realizar la ejecución de obras y servicios que necesitan gran parte del país”</p>	<p>Si bien es cierto este impuesto establecido en el artículo 30 de la ley de tributación municipal grava el patrimonio de los propietarios que adquieren un vehículo motorizado, ello se computa por un periodo de tres años a partir de la fecha de su inscripción. Sin embargo, existe la posibilidad de modificación de este impuesto con fines no confiscatorios.</p> <p>La mayoría de los impuestos que impone el estado tienen una finalidad fiscal, esto quiere decir que es utilizado para el gasto público, sin embargo, podemos tomar medidas para que este impuesto también persiga también de alguna forma una finalidad extrafiscal que logre que los ciudadanos se comprometan con las políticas ambientales.</p>	<p>Mediante la modificación de este artículo se podrían perseguir también fines extrafiscales que puedan aportar en la disminución de la contaminación generada por el aumento del parque automotor en la actualidad.</p> <p>Nuestro país debería actualizarse y tomar en cuenta las políticas ambientales para el cuidado del ambiente, debido a que no es algo que se encuentre alejado de nuestra realidad puesto que nuestra capital es uno de los departamentos que sufren de mayor contaminación con impacto ambiental.</p>

<p>(Amasifuen, 2015).</p>	<p>Hablar de cultura tributaria podemos señalar que es el conjunto de supuestos básicos que son parte de la conducta de una población que sabe lo que se debe o no hacer con respecto al pago de sus obligaciones tributarias</p>	<p>La cultura tributaria es un medio importante dentro del desarrollo de un país, pues si los ciudadanos tienen esta cultura, el país podría generar mas ingreso fiscal que finalmente es destinado para mejora del país llamado también gasto publico</p>	<p>Un país con una cultura tributaria activa es importante para el país. Asimismo, ir eliminando progresivamente aquellos vehiculos obsoletos mediante medidas con finalidad extrafiscal es u buen comienzo para cambiar la política fiscal d nuestro país.</p>
---------------------------	---	--	---

GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCUMENTAL

Título: El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima – 2019.

Objetivo Específico 1: determinar de qué manera la modificación del impuesto al patrimonio vehicular aporta en la disminución de la contaminación del aire

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
<p>(Hernández Solare, Liliana, y Alejandra Pardo Zigler, 2010).</p>	<p>“los tributos ambientales son aquellos impuestos, tasas y contribuciones especiales cuyo objeto imponible esté constituido por actos o hechos que inciden negativamente sobre el medio ambiente o que provocan una actuación pública de tutela medioambiental”.</p>	<p>Lo que nos señala con esta cita el autor es que los impuestos, tasas y contribuciones tienen un objetivo imponible que se basa en aquellos que generen aspectos negativos para el ambiente y de esta forma el estado se obliga a actuar de tal forma que este impacto negativo pueda obtener una protección medioambiental.</p>	<p>Es necesaria la implementación de tributos ambientales en nuestro país, y de esta forma mejorar los aspectos ambientales en nuestra ciudad, todo ellos en beneficio de mejora para la sociedad.</p>
<p>(Ñaupas,2013)</p>	<p>El panorama que grava los combustibles en Colombia obedece básicamente con una intención de recaudo de fines extrafiscales de protección medioambiental porque en la configuración de todos los gravámenes (carbono, bolsas, impuestos a los combustibles y parafiscales)</p>	<p>Cuando hablamos de gravar los impuestos ambientales con una finalidad de protección y cuidado del ambiente estamos hablando de recaudo con fines extrafiscales en aras de contribuir con el impacto negativo que generan los vehiculos y otras al ambiente.</p>	<p>Para nuestro país sería un avance importante legislar los tributos ambientales, ya que la contribución en el aspecto ambiental es una preocupación a nivel mundial. Es importante ser consciente del daño que las personas causamos al ambiente y tomar las respectivas medidas para su cuidado ayudaran a contribuir con este aspecto.</p>

<p>(Rosero, P. y Maya, L, 2012).</p>	<p>”. Los tributos verdes, estos han sido considerados como instrumentos de la política fiscal para la protección de los recursos naturales, y de esta forma corregir las conductas que ocasionan aquellos efectos que son nocivos para el medio ambiente, y no solo el recaudo fiscal</p>	<p>Los tributos verdes son considerados también instrumentos para la política fiscal y asimismo, poder tutelar los recursos naturales y castigar a quienes causen daños al medio ambiente no solo con la finalidad de recaudar.</p>	<p>Se pueden contemplar los tributos ambientales dentro de nuestra legislación y de esta forma protegerlos de aquellos ciudadanos que decidan dañarlo. Es importante iniciar con el cambio respecto al ambiente pues este es muy importante para el desarrollo de la vida humana.</p>
--------------------------------------	--	---	---

GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE

DOCUMENTAL

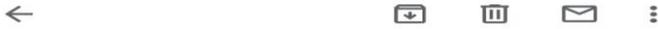
Título: El impuesto al patrimonio vehicular y su aportación a la disminución de la contaminación del aire en la ciudad de Lima – 2019.

Objetivo Específico 2: determinar si a través de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular podría aplicarse algún beneficio respecto a los automóviles nuevos

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
Ley 28611 General del Ambiente. (2005)	De la tributación y el ambiente El diseño del marco tributario nacional considera los objetivos de la Política Nacional Ambiental, promoviendo particularmente, conductas ambientalmente responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, la conservación, aprovechamiento sostenible y recuperación de los recursos naturales, así como el desarrollo y uso de tecnologías apropiadas y de prácticas de producción limpia en general	Hemos observado que nuestra legislación peruano toma en cuenta de forma muy escasa la tributación ambiental, a pesar de tener esta ley general del ambiente la cual señala que el rol del estado es coadyuvar en materia ambiental a través del marco tributario y de esta forma incentivar a la población a tomar consciencia respecto al cuidado del ambiente, todo ello de manera progresiva.	El estado debe tomar medidas de política tributaria con el fin de cuidar el ambiente para que los ciudadanos puedan cambiar su conducta respecto a la preservación del medio ambiente. Asimismo, poder vivir en un ambiente equilibrado y adecuado que quiere decir que el estado tiene la obligación, así como los ciudadanos de mantener aquellas condiciones indispensables para el desarrollo de la vida y aquellos procesos ecológicos. Es por ello que basándonos en este derecho fundamental podríamos tener una concepción para poder implantar en nuestra legislación los tributos extrafiscales, puesto que la finalidad del tributo no es siempre recaudar sino también poder utilizarlo como un medio para

<p>Hilario Román, (2017)</p>	<p>Estimar la cantidad de emisiones contaminantes de vehículos en el distrito de Huancayo. Ya que está comprobado que estas emisiones de gases contaminantes afectan la salud humana como en medio ambiente en el que habitamos y que los vehículos emanan toneladas de gases contaminantes anualmente</p>	<p>Es necesario determinar la cantidad de emisiones contaminantes que emanan de los vehículos antiguos a causa de la combustión que generan los vehículos antiguos en nuestra ciudad.</p>	<p>disminuir la contaminación desde las propias fuentes que la generan.</p> <p>Los contaminantes vehiculares atentan contra la salud humana y causan daños que en un principio no son tan percibibles, pero con el tiempo podremos darnos cuenta de lo que realmente causaron en nosotros.</p>
----------------------------------	--	---	--

6:37



Nayra Castro Ugarte 2 dic.
Buenas tardes: Dr. Molina Le hago llegar la entrevista transcrita, le agradecería mucho



Luis Ruben Molina Lopez Ayer
para mí

Hola Nayra,
Adjunto el documento modificado y firmado.
Saludos,
Luis Ruben Molina.

[Mostrar texto citado](#)

