

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA
ESCUELA DE POSGRADO



**UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
ECONÓMICAS CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS**
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS

TESIS:

**INCIDENCIA DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR EN LA
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, CAJAMARCA 2022**

Para optar el Grado Académico de

MAESTRO EN CIENCIAS

MENCIÓN: TRIBUTACIÓN

Presentada por:

ELY ELIZABETH TELLO CHAMAY

Asesor:

M.Cs. DANIEL SECLÉN CONTRERAS

Cajamarca, Perú

2023

CONSTANCIA DE INFORME DE ORIGINALIDAD

1. Investigador:
Ely Elizabeth Tello Chamay
2. DNI: 46081691
Escuela Profesional/Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Administrativas
3. Asesor:
M.Cs.: Daniel Seclén Contreras
4. Grado académico o título profesional
 Bachiller Título profesional Segunda especialidad
 Maestro Doctor
5. Tipo de Investigación:
 Tesis Trabajo de investigación Trabajo de suficiencia profesional
 Trabajo académico
6. Título de Trabajo de Investigación:
**Incidencia del Impuesto al Patrimonio Vehicular en la Protección del Medio Ambiente
Cajamarca 2022.**
7. Fecha de evaluación: 08/02/2024
8. Software antiplagio: TURNITIN URKUND (OURIGINAL) (*)
9. Porcentaje de Informe de Similitud: 18%
10. Código Documento:
11. Resultado de la Evaluación de Similitud:
 APROBADO **PARA LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES O DESAPROBADO**

Fecha Emisión: 08-02-2024

<i>Firma y/o Sello Emisor Constancia</i>

M.Cs.: Daniel Seclén Contreras
DNI: 26615146

* En caso se realizó la evaluación hasta setiembre de 2023

COPYRIGHT © 2023 by
ELY ELIZABETH TELLO CHAMAY
Todos los derechos reservados



Universidad Nacional de Cajamarca
LICENCIADA CON RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 080-2018-SUNEDU/CD
Escuela de Posgrado
CAJAMARCA - PERU



PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

Siendo las *D. 2:00 p.m.* horas del día 20 de junio de dos mil veintitrés, reunidos en el Auditorio de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional de Cajamarca, el Jurado Evaluador presidido por el **Dra. REYNA LOPEZ DIAZ, Dr. LENNIN RODRIGUEZ CASTILLO, Dr. JUAN JOSE JULIO VERA ABANTO**, y en calidad de Asesor el **M.Cs. DANIEL SECLÉN CONTRERAS**. Actuando de conformidad con el Reglamento Interno de la Escuela de Posgrado y la Directiva para la Sustentación de Proyectos de Tesis, Seminarios de Tesis, Sustentación de Tesis y Actualización de Marco Teórico de los Programas de Maestría y Doctorado, se dio inicio a la Sustentación de la Tesis titulada: **INCIDENCIA DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, CAJAMARCA 2022**; presentada por la **Bach. en Contabilidad ELY ELIZABETH TELLO CHAMAY**.

Realizada la exposición de la Tesis y absueltas las preguntas formuladas por el Jurado Evaluador, y luego de la deliberación, se acordó... *Aprobada* con la calificación de *17 (DIECISIETE - EXCELENTE)* la mencionada Tesis; en tal virtud, la **Bach. en Contabilidad ELY ELIZABETH TELLO CHAMAY**, está apta para recibir en ceremonia especial el Diploma que lo acredita como **MAESTRO EN CIENCIAS**, de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Administrativas, con Mención en **TRIBUTACIÓN**.

Siendo las *11:15 am* horas del mismo día, se dio por concluido el acto.

M.Cs. Daniel Seclen Contreras
Asesor

Dra. Reyna López Díaz
Jurado Evaluador

Dr. Lennin Rodríguez Castillo
Jurado Evaluador

Dr. Juan Jose Julio Vera Abanto
Jurado Evaluador

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente agradeciendo a Dios, por haberme dado la vida salud y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de lograr mis objetivos en mi formación profesional. A mis padres, por ser los pilares más importantes en mi vida y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional sin importar nuestras diferencias de opiniones

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por protegerme durante todo mi camino y darme fuerzas para superar obstáculos y dificultades a lo largo de toda mi vida. A mis padres Julia y Eusebio, por haberme dado su fuerza y enseñado a no desfallecer ni rendirme ante nada y siempre perseverar a través de sus sabios consejos.

A mi hermana Carmela, por su apoyo incondicional por demostrarme la gran confianza que tienen en mí

ÍNDICE

DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE DE TABLAS	ix
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
RESUMEN	xv
ABSTRACT	xvi
CAPÍTULO	1
INTRODUCCIÓN	1
1.1.Planteamiento del problema	1
1.1.1.Contextualización	1
1.1.2.Descripción del problema	2
1.1.3.Formulación del problema	4
1.2.Justificación e importancia	4
1.2.1.Justificación científica	4
1.2.2.Justificación técnica-práctica	4
1.2.3.Justificación institucional y personal	5
1.3.Delimitación de la investigación	5
1.4.Limitaciones	5
1.5.Objetivos	5
1.5.1.Objetivo general	5
1.5.2.Objetivos específicos	5
CAPÍTULO II	7
MARCO TEÓRICO	7
2.1.Antecedentes de la investigación o marco referencial	7
2.2.Marco doctrinal	10
2.3.Marco conceptual	15
2.4. Definición de términos básicos	23

CAPÍTULO III	24
PLANTEAMIENTO DE LAS HIPÓTESIS Y VARIABLES	24
3.1.Hipótesis	24
3.2.Variables/categorías	24
3.3.Operacionalización de los componentes de las hipótesis.....	25
CAPÍTULO IV.....	26
MARCO METODOLÓGICO	26
4.1.Ubicación geográfica	26
4.2.Diseño de la investigación	26
4.3.Métodos de investigación	27
4.4.Población, muestra, unidad de análisis y unidades de observación	27
4.5.Técnicas e instrumentos de recopilación de información	27
4.6.Técnicas para el procesamiento y análisis de la información	28
4.7.Equipos, materiales, insumos	28
4.8.Matriz de consistencia de metodológica	29
CAPÍTULO V	30
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	30
5.1. Presentación de resultados.....	30
5.2.Análisis, interpretación y discusión de resultados	56
5.3.Contrastación de hipótesis	61
CONCLUSIONES	65
RECOMENDACIONES Y/O SUGERENCIAS	66
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	67
ANEXOS	72
APÉNDICE	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de Variables	25
Tabla 2 Matriz de consistencia metodológica	29
Tabla 3 Considera que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional	30
Tabla 4 Considera usted que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado.....	31
Tabla 5 Considera usted que los propietarios de vehículos deben asumir la responsabilidad de pagar una tasa adicional al IPV por la contaminación que generan sus vehículos.....	32
Tabla 6 Considera usted que el costo por el daño al medio ambiente que genera su vehículo, debería ser responsabilidad el estado peruano.....	33
Tabla 7 Considera usted que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica.....	34
Tabla 8 Considera usted 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.....	35
Tabla 9 Cree usted que se los fondos recaudados por el Impuestos Patrimonio Vehicular son destinados a la mitigación de la contaminación.....	36
Tabla 10 Usted está de acuerdo en pagar una multa adicional si no se realiza el pago del Impuesto Vehicular.....	37
Tabla 11 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	38
Tabla 12 Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene un fin extraoficial es decir es solo para llamar a tomar consciencia en el tema medioambiental..	39

Tabla 13 Cree usted que el generador de la contaminación debe pagar el impuesto para su mitigación.....	40
Tabla 14 Usted cree que el pago del impuesto al Patrimonio Vehicular debe ser responsabilidad solo del Parque Automotor.....	41
Tabla 15 Cree que es importante tomar en cuenta, año de fabricación y marca del vehículo para considerar la tasa de pago del impuesto	42
Tabla 16 Usted cree que se debe asignar dicha tasa de impuesto de acuerdo a las categorías de los vehículos	43
Tabla 17 Cree usted que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto.....	44
Tabla 18 Cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable.....	45
Tabla 19 Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país.....	46
Tabla 20 Considera usted que los acuerdos internacionales contribuyen con la finalidad de reducir los niveles de contaminación en el Perú.....	47
Tabla 21 Considera usted que en Cajamarca los entes relacionados con el control de la contaminación implementan políticas de protección del medio ambiente	48
Tabla 22 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.....	49
Tabla 23 Usted cree que el Perú debería adoptar impuestos para la protección del medio ambiente	50
Tabla 24 Cree usted que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú ya que somos un país con gran nivel de contaminación.....	51

Tabla 25 Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto económico	52
Tabla 26 Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.	53
Tabla 27 Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto social.....	54
Tabla 28 Nivel de incidencia del impuesto vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca.....	55

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Considera que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional.....	31
Figura 2 Considera usted que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado.....	32
Figura 3 Considera usted que los propietarios de vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos.....	33
Figura 4 Considera usted que el costo por el daño al medio ambiente que genera su vehículo, debería ser responsabilidad el estado peruano.....	34
Figura 5 Considera usted que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica.....	35
Figura 6 Considera usted 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.....	36
Figura 7 Cree usted que se los fondos recaudados por el Impuestos Patrimonio Vehicular son destinados a la mitigación de la contaminación.....	37
Figura 8 Usted está de acuerdo en pagar una multa adicional si no se realiza el pago del Impuesto Vehicular.....	38
Figura 9 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	39
Figura 10 Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene un fin extraoficial es decir es solo para llamar a tomar consciencia en el tema medioambiental..	40
Figura 11 Cree usted que el generador de la contaminación debe pagar el impuesto para su mitigación.....	41

Figura 12 Usted cree que el pago del impuesto al Patrimonio Vehicular debe ser responsabilidad solo del Parque Automotor	42
Figura 13 Cree que es importante tomar en cuenta, año de fabricación y marca del vehículo para considerar la tasa de pago del impuesto.....	43
Figura 14 Usted cree que se debe asignar dicha tasa de impuesto de acuerdo a las categorías de los vehículos	44
Figura 15 Cree usted que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto.....	45
Figura 16 Cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable.....	46
Figura 17 Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país.....	47
Figura 18 Considera usted que los acuerdos internacionales contribuyen con la finalidad de reducir los niveles de contaminación en el Perú es uno de los países suscritos a estos .	48
Figura 19 Considera usted que en Cajamarca los entes relacionados con el control de la contaminación implementan políticas de protección del medio ambiente	49
Figura 20 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.....	50
Figura 21 Usted cree que el Perú debería adoptar impuestos para la protección del medio ambiente	51
Figura 22 Cree usted que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú ya que somos un país con gran nivel de contaminación.....	52
Figura 23 Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto económico	53

Figura 24 Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.	54
Figura 25 Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto social.....	55
Figura 26 Nivel de incidencia del impuesto vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca.....	56

RESUMEN

El estudio tuvo como finalidad analizar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente en la ciudad de Cajamarca 2022. Se utilizó un enfoque cuantitativo ya que sus variables impuesto al patrimonio vehicular y protección del medio ambiente se midieron a través del tratamiento numérico y el análisis estadístico inferencial, donde se probaron las hipótesis del estudio. El diseño fue no experimental de corte transeccional. La población estuvo conformada por 50 trabajadores del SAT, a quienes se les aplicó un cuestionario, para medir el impuesto al patrimonio vehicular y su incidencia en la protección del medio ambiente. Los resultados mostraron que un 60,0% de las personas manifestó un nivel alto de incidencia vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca; 38,0% de las personas indicó un nivel regular y 2,0% de las personas indicó un nivel bajo. Finalmente se concluyó que la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular tiene un nivel alto en cuanto a la protección del medio ambiente, ya que los trabajadores del SAT indican que la falta de una regulación jurídica hace que exista contaminación ambiental pues se necesita de un impuesto que grave a los dueños de los vehículos para evitarla.

Palabras clave: carga tributaria, impuesto vehicular, externalidades, contaminación, protección ambiental.

ABSTRACT

The purpose of the study was to analyze the incidence of the tax on vehicle heritage in the protection of the environment in the city of Cajamarca 2022. A quantitative approach was used since its variables tax on vehicle heritage and protection of the environment were measured through the treatment numerical and inferential statistical analysis, where the study hypotheses were tested. The design was non-experimental with a transectional cut. The population was made up of 50 SAT workers, to whom a questionnaire was applied, to measure the vehicular heritage tax and its impact on environmental protection. The results showed that 60.0% of the people expressed a high level of vehicular incidence in the protection of the environment in the city of Cajamarca; 38.0% of the people indicated a regular level and 2.0% of the people indicated a low level. Finally, it was concluded that the incidence of the vehicular heritage tax has a high level in terms of environmental protection, since the SAT workers indicate that the lack of legal regulation causes environmental pollution to exist, since a tax is needed that serious to the owners of the vehicles to avoid it.

Keywords: tax burden, vehicle tax, externalities, pollution, environmental protection.

CAPÍTULO

INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del problema

1.1.1. Contextualización

En la actualidad, el ser humano atraviesa una de las mayores amenazas, el cambio climático; por ello para reducir la contaminación que se da por emisión de gases de efecto invernadero, diversos gobiernos a nivel mundial (Corporativa Iberdrola, 2019); sobre todo en los países desarrollados ha creado mecanismos (impuestos ambientales) con el único objetivo de reducir el impacto de la contaminación ambiental; asimismo, esta implementación ha sido apoyada por el Fondo Monetario Internacional que considera que es una herramienta clave para combatir, ya que su finalidad es la obligación de tributar a las personas que contaminan (Cero, 2021).

Por otro lado García (2019), indica que reducir los gases de efecto invernadero y las emisiones contaminantes que emiten los automóviles es el paso fundamental para mitigar el cambio climático, pues, el sector del transporte produce el 23% de la energía mundial relacionada con las emisiones de CO₂, siendo el segundo sector más grande de consumo de energía; casi las tres cuartas partes de las contaminaciones del transporte provienen del transporte por carretera, específicamente los automóviles de pasajeros y los camiones ligeros. En la práctica, los incentivos más utilizados para reducir las emisiones del transporte por carretera son aplicando individualmente diversas medidas fiscales, como: los impuestos sobre los vehículos, con finalidad de fomentar la adquisición de vehículos nuevos con emisiones de CO₂ e impuestos a los combustibles o impuestos a la circulación, para controlar las actividades de transporte (Ciccone, 2018).

En América del sur, solo Ecuador tiene una legislación que regula el impuesto vehicular al que denominan “Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular IACV” el cual se encuentra dentro del Marco del país vecino como Registro Oficial Suplemento 583 del 24/11/2011, el cual su principal función es disminuir la contaminación del medio ambiente consecuencia del uso de vehículos terrestres que generan contaminación; es por este motivo que, aplica una fórmula, que toma como indicador el cilindraje, un valor numérico, la tarifa, y un factor ajuste (R. García, 2018).

1.1.2. Descripción del problema

La contaminación que los seres humanos estamos ocasionando en el mundo en sus diferentes maneras y formas, se vienen presentando desde los inicios de la revolución industrial, es decir, desde la segunda mitad del siglo XX toda la contaminación que hoy en día estamos atravesando es gracias a las diferentes actividades que los seres humanos realizamos junto a otros factores que coadyuvan al deterioro de nuestro ecosistema, provocando de esta manera un grave cambio climático y que hoy en día estamos atravesando gracias a la gran contaminación que estamos causando.

Actualmente se crearon muchas instituciones y acuerdos internacionales con miras a reducir de manera considerable el impacto ambiental que hasta el día de hoy sigue causando contaminación a niveles muy elevados, para que de esta manera podamos vivir en un mundo más saludable y limpio, las consecuencias que nos está dejando los daños ambientales son muy fuertes y aun así sigue en crecimiento constante, repercutiendo directamente en la salud del ser humano y consecuentemente en el nivel de vida de los ecosistemas de las zonas rurales tales como el agua que hoy en día su calidad es baja y en un futuro cercano será inevitable la falta de abastecimiento, además traerá efectos en la economía mundial por este motivo. Los gobiernos internacionales, nacionales y regionales deben actuar de forma inmediata y hacer lo que este a su alcance, para animar e incentivar

a los ciudadanos la economía verde, tomando decisiones acertadas como la eliminación de subsidios para aquellos combustibles que fomentan una contaminación elevada como en Latinoamérica ya se ha logrado salvo en países como Venezuela, Ecuador y otros, en busca de otras energías más limpias regulando así los mercados y aumentando la transparencia. A nivel mundial la contaminación atmosférica asigna como principal responsable al parque automotor, sin embargo, en algunos países están poniendo de su parte para ayudar al medio ambiente en su mantenimiento y lo hacen prohibiendo la importación y venta de unidades vehiculares de segunda mano o antiguos ya que no cuentan con un registro de garantía el cual determine el nivel de contaminación que emiten ya sea por el cilindraje o estado de motor que estos tengan. Cueva (2019)

En el departamento de Cajamarca uno de los principales y más acelerado problema es la contaminación vehicular que día tras día genera problemas sociales y ambientales pues este repercute en la salud de las personas que habitan en esta localidad, según el Sistema Nacional de Información Ambiental (2016) en Cajamarca por cada mil habitantes, existen 16.26 automóviles. Es de vital importancia tomar medidas necesarias por parte de las entidades competentes estatales, privadas y colectividad cajamarquina para poder reducir los efectos contaminantes por emisión de gases que generan los vehículos y que hoy en día vienen degradando más la situación actual de nuestra sociedad. Sánchez (2019)

La presente investigación se proyecta a analizar la incidencia del impuesto vehicular a proteger el medio ambiente; ya que en un 70% de causantes de la contaminación en los últimos tiempos se debe gracias al parque automotor según el estudio realizado por el Comité de Gestión de la iniciativa de Aire Limpio (Redacción, 2021)

1.1.3. Formulación del problema

Pregunta general:

¿Cuál es la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente Cajamarca 2022?

Preguntas auxiliares:

¿Cuál es la incidencia económica del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022?

¿Cuál es la incidencia jurídica del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022?

¿Cuál es la incidencia social del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022?

1.2. Justificación e importancia

1.2.1. Justificación científica

La investigación tiene como propósito analizar el impuesto al patrimonio vehicular en la protección ambiental; y su importancia radica en el conocimiento de la sostenibilidad ambiental que se ve amenazada por el uso de vehículos que generan grandes cantidades de dióxido. Se afirma que un aproximado de 7 millones de personas mueren a causa de la contaminación del aire, donde una de las principales razones son las emisiones generadas por los vehículos.

1.2.2. Justificación técnica-práctica

El estudio permitió determinar la influencia de la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente. De acuerdo con los objetivos planteados en la investigación, donde los resultados ayudaron a encontrar soluciones concretas a la problemática del impuesto al patrimonio vehicular en Cajamarca 2021 y además sirve como referente a otras investigaciones con el mismo propósito.

1.2.3. Justificación institucional y personal

Por otro lado, en el parque automotriz el 82% de los vehículos que almacena tienen más de 10 años de antigüedad y en mal estado, ello ocasiona que el nivel de contaminación sea mayor. (MINAM, 2020). En este contexto, mediante el presente trabajo se investigó con la finalidad de verificar que si el impuesto al patrimonio vehicular es un factor relevante para la reducción de la contaminación; ya que existen automóviles mayor de 10 años que son los principales de emisión de gases de dióxido de carbono y que es importante proponer un Proyecto de Ley de modificación del artículo 37° de la Ley de Tributación Municipal – LTM, incorporando el pago de Impuesto vehicular.

1.3. Delimitación de la investigación

Espacial: Está referido al área geográfica donde se realiza la investigación, en este caso en la ciudad de Cajamarca.

Temporal: Referida al lapso del tiempo que en el que se desarrolla la investigación a partir de la aprobación del proyecto de investigación. En este caso será de seis meses.

1.4. Limitaciones

Una de las principales limitaciones actuales de la presente investigación fue la determinación de información de las personas dueñas de los vehículos del parque automotor; debido al contexto que vivimos por la pandemia COVID 19.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo general

Analizar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente en la ciudad de Cajamarca 2022

1.5.2. Objetivos específicos

Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto económico en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022.

Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto jurídico en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022

Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia respecto al aspecto social en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación o marco referencial

Internacionales

Ciccone (2018), en su investigación titulado “Efectos ambientales de una reforma fiscal de vehículos en Noruega”, tuvo como objetivo reformar mediante la reducción de la intensidad de O₂ emisiones de la flota de automóviles; para ello se ha empleado un enfoque cuantitativo para evaluar estas medidas que se le aplicó a las personas de la ciudad de Oslo. En los resultados se evidencia como la nueva política de gobiernos ha logrado que los consumidores opten por automóviles que sean menos contaminante; por lo que, se concluye que la estructura tributaria resultó ser importante para la reducción del promedio de la intensidad del Co₂.

Rojas (2018), en su trabajo de grado titulado “Incidencia de la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en Colombia”, tuvo como finalidad analizar la incidencia de la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular; para ello, mediante la revisión de la literatura indica que la metodología a seguir en el estudio es de enfoque mixto (Cualitativo – Cuantitativo) para poder determinar el alcance que se tiene del impuesto dentro de la ciudad de Guayaquil. En el resultado se puede observar que los impuestos aplicados para reducir la contaminación en los vehículos, no son eficaces, a consecuencia de que menos del 1% de los recaudado se invierte en programas y proyectos ambientales. Asimismo, se concluye que la aplicación de políticas debería ser más rigurosas.

Negrete (2019), en su tesis titulada “Impacto económico de la optimización del gasto público en el presupuesto general del estado ecuatoriano”, tuvo como objetivo estudiar los aspectos fundamentales del impuesto a la contaminación, antecedentes, objetivos,

principios, ventajas y desventajas, la recaudación y el gasto del mismo para poder determinar y concluir si el impuesto ayuda a contrarrestar la contaminación ambiental a través de proyectos impulsados por el estado ya que es el objetivo para el cual fue creado. La metodología utilizada fue descriptiva, no experimental. Finalmente se concluyó que es de responsabilidad del estado validar y evaluar el impuesto ambiental a aquellas personas que cuenten con un vehículo de más de 10 años de antigüedad.

Nacionales

Alarcón (2021) en su trabajo de investigación titulado “El Impuesto Al Patrimonio Vehicular Y Su Conveniencia Por Gravar Sólo A Los Vehículos Motorizados Con Una Antigüedad No Menor De Diez Años” tuvo por objetivo determinar si es idóneo la modificación del impuesto al patrimonio vehicular con más de diez años de antigüedad para incentivar a la renovación de estos. Por ello, en los resultados hallados en la investigación se evidencia que es conveniente que se efectuó la propuesta para contribuir con la reducción de la contaminación del medio ambiente.

García (2018), en su trabajo titulado “La Implementación de un Impuesto a los Vehículos y su Contribución a la Disminución de la Contaminación Ambiental, Perú, 2018”, tuvo como objetivo conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación del medioambiente; para ello, se utilizó un enfoque cuantitativo. En los resultados se evidencia de que existe una contribución eficaz con respecto a la disminución del medio ambiente; el cual queda demostrado de que la incorporación del impuesto ha cumplido con el principio de contaminador pagador (R. García, 2018).

Dueñas (2020), en su investigación titulada “Políticas públicas sobre la industria automotriz en el Perú y su relación con la calidad ambiental”, tuvo como finalidad identificar las políticas públicas referentes a la industria automotriz; para ello, la investigación se ha

trabajado bajo un enfoque cuantitativo. En los resultados se evidencia de que las políticas públicas no tienen un desempeño eficaz ni contribuye en la calidad de ambiente; por lo que se concluye de que se tiene que diseñar políticas objetivas, así como una concientización de personas que poseen los vehículos

Locales

Hernández (2019), en su investigación titulada “Fundamentación para la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los países de la región andina en el distrito de Cajamarca 2019”, tuvo como objetivo demostrar de que el la creación e imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular influye de manera positiva en la reducción generada; para alcanzar dicho propósito se empleó un tipo de investigación de tipo de descriptivo – comparativo. En resultados se evidencia de que el impuesto vehicular para proteger el medio ambiente aún está en un primer proceso; por lo que se concluye de que el estado peruano debería implementar medidas tomadas por otros países vecinos; la cuales ha tenido trascendencia para disminuir el impacto del medio ambiente.

Sanchez (2020), en su investigación titulada “Percepción de la Implementación Del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca” tuvo como finalidad, conocer la percepción que tienen los funcionarios públicos de la Municipalidad Provincial de Cajamarca sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Por ello, la investigación se trabaja bajo una metodología de tipo descriptiva, la cual pretende medir las variables a través de un diseño no experimental transversal. En los resultados se evidencia de que la percepción de los funcionarios públicos de la Municipalidad de Cajamarca sobre la implementación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular es positivamente viable y eficaz para la contribuir a la reducción del medio ambiente.

2.2. Marco doctrinal

Este apartado incluye las doctrinas, teorías del impuesto y principios de Imposición del Impuesto.

2.2.1. Teorías de impuesto

La teoría del impuesto, son prestaciones al Estado y entidades de derecho público que reclaman, en virtud de su poder coactivo, en forma y cuantía determinados unilateralmente y sin contraprestación especial con el fin de satisfacer las necesidades colectivas. Otros autores mencionan que “El impuesto es el precio de los servicios prestados por el estado a los particulares”. Iglesias (2000), menciona también que “El impuesto es una prima de seguros que se paga como garantía de la seguridad individual que está obligado a proporcionar el estado”.

Así mismo según Barrios (1988), menciona que existen ciertas teorías que fundamentan el concepto y el objeto de los impuestos, como la teoría de la decreciente utilidad de la Renta que explica que cuando se eleva la renta, aumenta el impuesto en forma proporcional; de tal manera, que, si el gravamen no subiera en dicha forma, le quedaría un mayor margen de renta al individuo para la satisfacción de sus necesidades (Caro, 2020). La teoría Social, que trata de implantar un impuesto progresivo en alta escala para conseguir o corregir la natural desigualdad de las fortunas. Adolfo Wagner ha sido su más caracterizado defensor y dice: El Estado debe ordenar los impuestos, no solo para servir el fin puramente fiscal de procurarse rentas suficientes, sino para obtener una distribución de la libre competencia de acuerdo con las bases del orden social existente. (Saenz, 2020)

Por otro lado, el principio de Imposición del Impuesto está compuesto por la teoría de la Equivalencia, que es entendido como el precio de los servicios prestados por Estados a los particulares. Según Pufendor, sostiene que este impuesto es el precio de la protección de vidas y haciendas por lo que debe existir una capacitación moderada. Por otro lado,

Madame Clemence indica que este impuesto es la parte de poder productivo bajo la forma de servicios personales o de contribuciones de toda naturaleza que cada ciudadano debe a la comunidad en cambio de los servicios que ha recibido, recibe y recibirá por el hecho de su participación social y a título de restitución de las ventajas alcanzadas por las generaciones pasadas en provecho de las generaciones futuras (Lopez, 2012). La teoría del Seguro, entendido como el impuesto que paga una prima de seguro con garantía de la seguridad individual que está obligado a proporcionar el Estado. Esta teoría es la que considera los impuestos o como una prima de seguro por la protección de la vida de los individuos por parte de la comunidad pública. Según E. de Girardin, menciona que ésta teoría está referida a la prima de seguro pagados por aquellos que poseen para asegurarse contra todos los riesgos de ser perturbados en su posesión o en su disfrute. (Lopez, 2012). La teoría del Capital, representa la cantidad necesaria para cubrir los gastos que demanda la aplicación y explotación del capital nacional. El impuesto solo es un deber que no necesita un fundamento jurídico especial (Ruiz de Castilla, 2008). Finalmente, la teoría del Sacrificio, según John Stuart Mill, considera que el sacrificio deber ser menos posible y que está en función de dar variables: la mayor igualdad de repartición del impuesto entre los ciudadanos y el mínimo obstáculo puesto al aumento de la producción. Eheberg, sostiene que debe rechazarse la idea del sacrificio y considerar el deber tributario como un axioma que en sí mismo no reconoce límites pero que los tiene en cada caso particular en las razones de la oportunidad que aconseja la tendencia a servir el interés general. La teoría que considera al impuesto como un sacrificio es la correcta desde el punto de vista del sujeto del impuesto, que no puede percibir las ventajas que reporta la erogación que realiza al pagarlo es decir el impuesto significa para el que lo paga un sacrificio que no obtiene compensación alguna. (Ruiz de Castilla, 2008)

2.2.2. Teoría de la curva de Kuznets (ECKC) en la preocupación ambiental

La sociología ambiental ofrece varias teorías para explicar la covariación de la preocupación ambiental, la protección ambiental y el crecimiento económico. La teoría de la Curva Ambiental de Kuznets (EKC) (Kuznets, 1955) asume que la protección ambiental se deteriora en las primeras etapas del desarrollo económico y posteriormente mejora en las etapas posteriores. La teoría EKC sugiere que una vez que un país industrial alcanza un punto de inflexión en el desarrollo económico, el cambio estructural y el progreso tecnológico, junto con una creciente preocupación ambiental, conducen a una mejor protección ambiental y a un camino simbiótico de protección ambiental y crecimiento económico (Dinda, 2004). Algunos estudios han encontrado evidencia de una relación entre la protección ambiental y el desarrollo económico. Por lo tanto, no queda claro si el continuo crecimiento económico de los países posindustriales finalmente conduce a una mayor o menor protección ambiental. (Bimonte, 2005)

La teoría EKC asume que la preocupación ambiental no tiene una influencia significativa en la protección ambiental en los niveles más bajos de desarrollo económico (Franzen, 2013). A medida que aumenta el desarrollo económico, aumenta la preocupación ambiental. Tal relación implica que en las sociedades posindustriales nunca se alcanza el punto de saturación, en el que un mayor aumento de la protección ambiental desencadena la oposición pública. Si la protección ambiental solo puede alcanzar su mínimo, pero no su máximo, y la preocupación ambiental aumenta monótonamente con el desarrollo económico, entonces la relación entre la preocupación por el medio ambiente y la protección del medio ambiente debería ser una función de dos valores. Sin embargo, si un país puede alcanzar dos extremos en la protección ambiental (mínimo y máximo), y la preocupación ambiental disminuye una vez que un país desarrollado protege una proporción relativamente grande de su territorio, entonces la relación entre la preocupación ambiental y la protección

ambiental tiene forma ascendente de múltiples valores. A pesar de una gran cantidad de investigación empírica sobre la relación entre la preocupación ambiental, el crecimiento económico y la protección ambiental nunca se han verificado empíricamente. (Echavarren, 2017)

El desarrollo económico y el nivel de protección ambiental no son los únicos factores asociados con la preocupación ambiental. Los estudiosos han agrupado los impulsores de la preocupación ambiental en dos explicaciones principales: la explicación de los problemas objetivos (la dimensión biofísica) y la explicación de los valores subjetivos (la dimensión social-psicológica). Sin embargo, los estudios empíricos a menudo han llegado a conclusiones contrastantes sobre su importancia respectiva, y la mayoría de los estudios se han basado en teorías psicológicas sociales o criterios de ecología del paisaje. (Bacalao, 2014)

La explicación de los problemas objetivos de la preocupación ambiental

Muchos estudios han demostrado que la composición y configuración del paisaje en el entorno de un encuestado influye en su opinión sobre el medio ambiente. Si el paisaje en las inmediaciones de la casa de un encuestado está bien conservado, es más probable que el encuestado esté satisfecho con el estado del medio ambiente. Sin embargo, los estudios transculturales sugieren que las personas suelen subestimar la gravedad de los problemas ambientales en su vecindario inmediato porque perciben que los problemas ambientales son más graves a gran escala (Pisano & Lubell, 2017). La literatura también proporciona dos explicaciones contrastantes sobre la dirección de la influencia del estado de conservación. La teoría de la privación ambiental, sugiere que el apoyo público a la conservación aumenta cuando un paisaje forestal está en peligro de degradación, es decir, cuando se contamina, se deforesta cada vez más, se fragmenta o se conecta mal. Caballero y Messer (2012), encontraron que el desarrollo de la naturaleza salvaje se evaluó de manera

menos positiva en un área boscosa que en áreas rurales abiertas. Por el contrario, algunos estudios sugieren que es más probable que las actitudes hacia la conservación del medio ambiente sean positivas para los bosques intactos más grandes que para las áreas que ya están severamente dañadas. Czajkowski et al. (2016), por ejemplo, encontró que cuanto mayor es el valor ecológico de los bosques en el área de los encuestados, más prefieren ampliar las áreas de conservación forestal. Por lo tanto, no queda claro qué composición y configuración del paisaje evoca el apoyo a la protección del medio ambiente (Bradshaw, 2010).

La explicación subjetiva de los valores de la preocupación ambiental

Numerosas teorías han explicado el apoyo o la oposición a la protección del medio ambiente natural, estas teorías argumentan que gran parte de la variabilidad en la preocupación pública por el medio ambiente puede explicarse por los valores humanos y las actitudes generales hacia el medio ambiente. Muchos estudios empíricos han confirmado que una orientación pro ambiental aumenta el apoyo a la conservación de la naturaleza. El apoyo a la conservación también puede estar asociado con el nivel de apego emocional o social al medio ambiente (Dinda, 2004).

Las teorías anteriormente mencionadas, son importantes en el desarrollo de la investigación, ya que muestran la finalidad, los principios y fundamentos del impuesto, así mismo, explican la teoría ambiental que está referida a mejorar la protección ambiental. De esta forma es vital conocer los principios de ambas variables ya que ayuda a plantear un nuevo y mejorado impuesto vehicular a favor de la conservación ambiental.

2.3. Marco conceptual

2.3.1. El impuesto

Cicccone (2018), menciona que “El impuesto es una parte proporcional de la riqueza de los particulares deducido por la autoridad pública a fin de proveer a aquella parte de los gastos de utilidad general que no cubren las rentas patrimoniales”. De la misma forma Barrios (1988), menciona que el impuesto es una clase de tributo (obligaciones generalmente pecuniarias en favor del acreedor tributario) regido por derecho público. Se caracteriza por no requerir una contraprestación directa o determinada por parte de la administración hacendaria (acreedor tributario).

2.3.2. Características del impuesto

Según Gastón Jéze el impuesto tiene las siguientes características:

- Es una prestación de valores pecuniarios
- La prestación del individuo no es seguida para una contraprestación del estado.
- El constreñimiento jurídico.
- Se establece según reglas fijas.
- Se destina a gastos de interés.
- Es debido por el hecho de que los individuos que forman parte de una comunidad política organizada.

2.3.3. Principios fundamentales de los Impuestos

Principio de justicia: consiste en que los habitantes de una nación deben de contribuir al sostenimiento del gobierno en una proporción lo más cercana posible a sus capacidades económicas y de la observancia o menosprecio de esta máxima depende la equidad o falta de equidad en la imposición. (Borda & Caballero)

Principio de certidumbre: todo impuesto debe poseer fijeza en sus elementos esenciales (objeto, sujeto, exenciones, tarifa, época de pago, infracciones y sanciones), para evitar actos arbitrarios de la autoridad. (Borda & Caballero)

Principio de comodidad: todo impuesto debe recaudarse en la época y en la forma en las que es más probable que obtenga a su pago el contribuyente. (Franco, 2012)

Principio de economía: consiste en que el rendimiento del impuesto debe ser lo mayor posible, su recaudación no debe de ser onerosa. (Franco, 2012)

2.3.4. Impuesto al patrimonio vehicular

El parque automotor en el Perú, a nivel de los sectores económicos de ingresos altos y medios, se viene renovando en los últimos años. Este mayor dinamismo viene marcando la creciente importancia del Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV), ya que constituye una modalidad de imposición al patrimonio. De modo más exacto, se puede señalar que el IPV grava un elemento del patrimonio: el vehículo. (Castilla, 2004)

2.3.4.1. Vehículos

Esta referido a un bien corpóreo, impulsado por un motor, que se puede desplazar en el espacio terrestre, con la finalidad de transportar personas o cosas. Existen vehículos de menor cuantía que no demuestran una capacidad contributiva relevante; tal como ocurre con el monopatín, la bicicleta, la motocicleta, etcétera. Por tanto, estas clases de vehículos se encuentran fuera del ámbito de aplicación del IPV. (SAT Lima, 2021)

Se encuentra sometido al IPV aquel vehículo que tiene mayor capacidad de asientos que una camioneta y menor capacidad de asientos que un ómnibus; siempre que se destine al transporte privado de personas. Entendemos por transporte privado el servicio de movilidad que satisface el interés o la necesidad de una sola persona o un grupo muy reducido de personas. Es el caso del bus (también llamado “combi”) que es utilizado para el transporte escolar.

Alcívar (2016), que menciona que el impuesto vehicular es una medida que todo contribuyente dueño de un vehículo debe pagar, pues los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero.

Vehículos nuevos

Los vehículos nuevos se encuentran dentro del ámbito de aplicación del IPV. Se considera vehículo nuevo al vehículo cuyo año de fabricación coincide con el año de adquisición por parte del contribuyente. Se entiende que en el año de la compra del vehículo también ocurre la respectiva inscripción en el Registro de la Propiedad Vehicular. (Bernal, 2004)

Vehículos antiguos

Se trata de aquellos vehículos donde uno es el año de fabricación y otro posterior es el año de su inscripción en el Registro de la Propiedad Vehicular del Perú. En estos casos, la regla básica consiste en que -a partir del año siguiente de realizada la primera inscripción registral en el Perú- comienza el cómputo del período de 3 años para la aplicación del IPV anual. (Bernal, 2004)

2.3.4.2. Aspectos subjetivos

Esta referido a la descripción de la ley en torno al autor del hecho imponible (propietario del vehículo). Del texto del artículo 31 de la Ley de Tributación Municipal (LTM) se desprende que el propietario del vehículo puede ser una persona natural o persona jurídica (empresa o no). Entre los casos de propietarios de vehículos que no son empresas se encuentran las asociaciones civiles, fundaciones, etcétera.

2.3.4.3. Aspectos espaciales

La ley describe el factor espacial del hecho gravado, como el criterio de vinculación internacional, donde el artículo 30 de la LTM permite establecer que el criterio de vinculación internacional es el domicilio del propietario del vehículo (Murguía, 2003). Si

este domicilio se encuentra en el Perú, entonces el vehículo está sometido al IPV del Perú. Para estos efectos, no interesa el lugar o país donde se encuentra el vehículo. Por ejemplo, si el primero de enero del año 2 el domicilio del propietario se ubica en Lima y el vehículo se encuentra en Ecuador, de todos modos, nace el IPV respecto del año 2 y constituye un ingreso para el Estado del Perú, específicamente para la Municipalidad Provincial de Lima. Otro criterio es el de vinculación interno, que está referido al domicilio del propietario del vehículo, respecto del territorio de una determinada Municipalidad Provincial perteneciente a nuestro país. En este sentido, no es relevante el lugar donde se encuentra el vehículo. Por ejemplo, el primero de enero del año 2 María tiene un domicilio que se encuentra ubicado en el territorio de la Municipalidad Metropolitana de Lima, pero el vehículo es un camión dedicado al transporte de carga entre Trujillo y Cajamarca.

En este caso, lo determinante es que, el primero de enero del año 2, el domicilio del propietario del vehículo se encuentra ubicado dentro del territorio de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Por tanto, el IPV del año 2 es un ingreso para la Municipalidad Metropolitana de Lima. Si en julio del año 2 Juan se traslada a vivir a la ciudad de Piura, entonces hay que considerar que el primero de enero del año 3 el domicilio del propietario del vehículo está ubicado dentro del territorio de la Municipalidad Provincial de Piura. Por tanto, el IPV del año 3 constituye un ingreso para la Municipalidad Provincial de Piura.

2.3.4.4. Aspectos temporales

De conformidad con el segundo párrafo del artículo 31 de la LTM, la fecha relevante para efectos tributarios es el primero de enero de cada año, siempre que nos encontremos dentro del período general gravable de los tres primeros años que siguen al ejercicio en que se realizó la primera inscripción registral del vehículo (Ley De Tributación Municipal, 1993). Si la primera inscripción registral se realiza en el año 1, entonces el primero de enero del año 2, año 3 y año 4 se va a producir el nacimiento del respectivo IPV. En cuanto a la

transferencia, el segundo párrafo del artículo 31 de la LTM, menciona que la transferencia de propiedad recién produce efectos tributarios a partir del primero de enero del año siguiente. Supongamos que el 10 de octubre del año 1 una persona “X” compra un vehículo nuevo y de inmediato se produce la primera inscripción registral.

El primero de enero del año 2 nace el IPV que corresponde al año 2 cuyo contribuyente es “X”. Luego, el 16 de mayo del año 2, se vende el vehículo. Entonces, el primero de enero del año 3 nace el IPV correspondiente al año 3, teniendo como contribuyente a la persona que compró el vehículo.

2.3.4.5. Inafectación legal

Se trata de aquellos hechos o casos que se encuentran infectos porque así lo señala la ley. En el artículo 37 de la LTM, encontramos inafectaciones objetivas, es decir, inafectaciones en razón del objeto (vehículo), como los vehículos que no forman parte del activo fijo de las personas jurídicas. En el Perú, no se fabrican vehículos. Las empresas comercializadoras con domicilio en el Perú importan vehículos y luego los venden en el país.

La contabilidad de estas compañías reconoce a dichos vehículos como mercadería. En este caso, los vehículos se encuentran fuera del ámbito de aplicación del IPV; según se desprende del artículo 37 inciso f de la LTM. En cambio, en el caso de que una persona jurídica con domicilio en el Perú adquiere un vehículo para su propio uso, la respectiva contabilidad reconoce a esta unidad vehicular como activo fijo. En este caso, el vehículo se encuentra dentro del ámbito de aplicación del IPV. También están fuera de la ley del IPV los vehículos destinados al transporte público masivo, que según el artículo 37 inciso g de la LTM, para que opere esta inafectación, se debe tratar de vehículos nuevos o con una antigüedad máxima de fabricación de tres años. Además, los propietarios deben contar con la autorización correspondiente para que estas unidades vehiculares puedan prestar el

servicio de transporte público masivo de pasajeros. Los vehículos que cumplen con ambos requisitos se encuentran liberados del IPV. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2020)

2.3.4.6. Deudor tributario

Incluye aquellos contribuyentes que tienen el deber de hacer el pago correspondiente del IPV, entre ellos está compuesto por dos deudores como:

Deudor económico y deudor legal: En el caso de las personas jurídicas que son propietarias de vehículos gravados, conviene distinguir entre el deudor legal y el deudor económico. (Beltrán, 2018) El deudor legal es la persona señalada por ley para cumplir con la obligación tributaria y la persona jurídica, propietaria del vehículo afecto, califica como deudor legal. Por otra parte, cabe destacar que las personas jurídicas que son propietarias de vehículos pueden trasladar a sus clientes una parte o toda su carga tributaria, incluyéndola en el precio de los servicios que ofrecen con el vehículo afecto (Javierest, 2019). Esta figura se conoce como el fenómeno de la traslación, en cuya virtud el deudor legal transfiere a terceros una determinada carga tributaria. Dentro de este orden de ideas, el deudor económico (cliente) es el sujeto que finalmente soporta el impacto de la carga tributaria. Este es el fenómeno de la incidencia tributaria. (Alva, 2010)

Transferencia de propiedad: En virtud del artículo 31 de la LTM, el contribuyente es el propietario del vehículo. El artículo 4 del Reglamento (RIPV) señala que el contribuyente es aquel sujeto que aparece como titular en la Tarjeta de Propiedad. Generalmente, coincide la figura del propietario del vehículo con la persona que aparece como titular en la Tarjeta de Propiedad. En este caso, es muy fácil determinar al contribuyente del IPV.

2.3.4.7. Tasa

Según el artículo 33 de la LTM, la alícuota del IPV es 1%. Se trata de una tasa de tipo proporcional, toda vez que se mantiene una proporción o relación constante entre la

cuantía de la carga tributaria (monto del tributo calculado) y el valor de la riqueza gravada (base imponible).

2.3.4.8. Medio ambiente

Desde una perspectiva clásica, el IPV se justifica en el principio económico de capacidad contributiva. Un vehículo nuevo o de pocos años de existencia tiene más valor en el mercado, de tal modo que su precio es elevado y permite identificar a los sectores sociales de ingresos medios y altos que bien pueden soportar cargas tributarias. Por otra parte, a partir de la década del noventa, viene creciendo la preocupación internacional por la afectación al Medio Ambiente. Dentro de este orden de ideas se propone la estructuración de un impuesto al vehículo, pero tomando como punto de partida el principio contaminador-pagador. Un vehículo nuevo o durante sus primeros años de vida útil debe quedar liberado del impuesto al patrimonio (Villegas, 2012). De este modo se estimula la compra y uso de vehículos menos contaminantes. En cambio, los vehículos que ya han superado su vida útil deben soportar una carga tributaria mayor, en la medida que aumenten la contaminación ambiental, ya que Bogotá et al. (2019), menciona que la falta de mantenimiento vehicular ocasiona altos índices de contaminación, por el contrario, los vehículos que tienen un mantenimiento preventivo tienen más probabilidades de bajar los niveles de contaminación y estar dentro de los límites máximos permisibles. Como se aprecia, esta propuesta sobre la estructura del impuesto vehicular es diferente si se compara con el actual régimen del IPV. Para el tributo ambiental y desde la perspectiva del principio contaminador-pagador, el hecho generador de la obligación tributaria es la actividad contaminante; la cual es relevante para efectos tributarios, luego de transcurridos ciertos años de la adquisición y utilización del vehículo. En cambio, para nuestro actual IPV y desde la perspectiva del principio de capacidad contributiva, el hecho generador de la obligación tributaria es una manifestación de la riqueza económica (patrimonio vehicular), de tal modo que la aplicación del IPV se precipita

más bien en los primeros años en que el vehículo ha sido incorporado al patrimonio del contribuyente. Así mismo, Ventura y Parihuaman (2018), mencionan al respecto que la aplicación de un impuesto ambiental, y al dejar de utilizar los vehículos de mayor antigüedad o los más contaminantes, no disminuiría la contaminación, pero sí, evitaría a que este avance.

Retis (2019), indica que el país necesita un sistema tributario que involucre el aspecto ambiental y se constituya en una herramienta para la política ambiental, además el impuesto tributario debe siempre cumplir con los requisitos establecidos en la Constitución para los tributos (sujeto pasivo, sujeto activo, hecho gravable y tarifa), basarse en los principios de equidad, eficiencia y progresividad, para una mejor recaudación del impuesto vehicular mejorando el aspecto ambiental. Así mismo, Armas (2016), recalca también que, en el Perú, el orden jurídico posee muchas figuras tributarias pero las normas de los tributos ambientales se encuentran muy distante debido a los problemas estructurales sobre coordinación económica y ambiental de los códigos jurídicos del país. Aunque no hay que desconocer la existencia de normas y procedimientos importante que plantea la unificación y organización un sistema tributario ambiental.

2.3.4.9. Externalidades del impuesto

Según Mankiw (2008), existe una externalidad cuando una persona realiza una actividad que influye en el bienestar de otra y, sin embargo, ni una paga ni la otra recibe ningún tipo de compensación por ese efecto”. Una externalidad es entendida como un costo que se traslada desde un actor económico a otro u otros de manera no intencional. Las externalidades surgen cuando tomamos decisiones de consumo o de producción, en las que no se consideran el tipo de consecuencias que éstas puedan tener sobre terceras personas. (Orellana, 2017)

Para Mankiw (2008), existen dos tipos de externalidades:

1. Si la influencia es perjudicial es una externalidad negativa (los gases que emiten los automóviles son un ejemplo de este tipo de externalidades.)

2. Si la influencia es beneficiosa es una externalidad positiva.

2.4. Definición de términos básicos

Carga tributaria: es la relación que existe entre los tributos pagados por un deudor tributario y sus ingresos generales, también es un indicador que es utilizado para determinar el peso de los impuestos.

Conciencia ambiental: meditar y asumir acerca el daño que se hace diariamente al planeta.

Contaminación ambiental: ingreso de sustancias nocivas y alteraciones químicas que son manejadas por el hombre o suelen darse de forma natural en el medio ambiente.

Contaminador- pagador: es un principio que manifiesta hacerse cargo de la responsabilidad que tiene por la contaminación que realiza.

Conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y en un momento determinado, que influyen en la vida del hombre y en las generaciones futuras.

Deudor tributario: persona, que tiene la obligación de pagar un impuesto por hechos generadores de una obligación tributaria.

Externalidades: casos en los que los actos de una persona imponen costos a otras, por los que está última no paga.

Impuestos: El impuesto es una clase de tributo (obligaciones generalmente pecuniarias en favor del acreedor tributario) regido por derecho público. Se caracteriza por no requerir una contraprestación directa o determinada por parte de la administración hacendaria (acreedor tributario).

CAPÍTULO III

PLANTEAMIENTO DE LAS HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis

3.1.1. Hipótesis general

El impuesto al patrimonio vehicular incide significativamente en la protección del medio ambiente Cajamarca 2022

3.1.2. Hipótesis específicas

El impuesto al patrimonio vehicular incide económicamente en la protección del medio ambiente en referencia al aspecto económico.

El impuesto al patrimonio vehicular incide jurídicamente en la protección del medio ambiente en referencia al aspecto jurídico

El impuesto al patrimonio vehicular incide socialmente en la protección del medio ambiente en referencia al aspecto social.

3.2. Variables/categorías

Variable 1: **El impuesto al patrimonio vehicular.**

Variable 2: **Protección del medio ambiente.**

3.3. Operacionalización de los componentes de las hipótesis

Tabla 1

Operacionalización de Variables

TÍTULO: INCIDENCIA DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, CAJAMARCA 2022					
Hipótesis	Definición conceptual de las variables/categorías	Definición operacional de las variables/categorías			
		Variables	Dimensiones	Indicadores	Fuente o instrumento de recolección de datos
<p>Hipótesis general: El impuesto al patrimonio vehicular incide significativamente en la protección del medio ambiente Cajamarca 2022</p> <p>Hipótesis específicas: El impuesto al patrimonio vehicular incide económicamente en la protección del medio ambiente. El impuesto al patrimonio vehicular incide jurídicamente en la protección del medio ambiente. El impuesto al patrimonio vehicular incide socialmente en la protección del medio ambiente.</p>	<p>Variable 1: Impuesto al patrimonio vehicular: Es un Impuesto de periodicidad anual que grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Además, el dueño del vehículo será responsable de pagar anualmente, desde el 1ero de enero de cada año por tres años el 1% del valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio de su vehículo. MEF (2021)</p> <p>Variable 2: Protección del medio ambiente: Es la práctica de proteger el medio ambiente natural por parte de individuos, organizaciones y gobiernos. Sus objetivos son conservar los recursos naturales y el entorno natural existente. Gonzales (2019)</p>	V1: Impuesto al patrimonio vehicular	Aspecto Económico	Economía y contaminación ambiental Análisis costo beneficio Teoría de las externalidades Finalidades del tributo Principio contaminador - pagador Bases jurídicas para la implementación	El instrumento que se utilizará será el cuestionario de elaboración propia.
		V2: Protección del medio ambiente	Aspecto social	Acuerdos y políticas sobre la protección del medio ambiente Experiencia Internacional: Impuestos ambientales	

CAPÍTULO IV

MARCO METODOLÓGICO

4.1. Ubicación geográfica

La investigación tendrá lugar en la ciudad de Cajamarca, en el parque automotriz y en la Municipalidad Provincial de este departamento.

La ciudad actualmente liderada por el alcalde Reber Joaquín Ramírez Gamarra, cuenta con 1 507 486 habitantes (5,1 por ciento del total nacional), además aporta con 2,5 por ciento al Valor Agregado Bruto nacional (VAB). En la estructura productiva departamental la actividad minera destaca por ser la de mayor importancia relativa (19,9 por ciento); la agricultura, caza y silvicultura es la segunda actividad en orden de importancia, con una participación de 19,3 %, seguido de otros servicios (12,1 %), manufactura (12 %) y comercio (10,5 %); todos ellos, en conjunto, contribuyen con el 73,8 % al VAB departamental.

El parque automotor en la ciudad de Cajamarca, esta sobresaturado, ya que está catalogado por el desorden y caos que generan los transportistas, además la gran mayoría se encuentran en pésimo estado generando mucha más emisión de gases tóxicos, de los normal.

4.2. Diseño de la investigación

Nivel: descriptivo, ya que se utilizarán estadísticos para demostrar las características de la población en estudio. Sampieri (1996)

Diseño no experimental de corte transaccional o trasversal porque esta investigación recolecta los datos en un solo instante. El propósito es referir variables, y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado ya que no se manipularon las variables, sólo se observaron tal y como se manifestaron durante el periodo que durará el estudio

4.3. Métodos de investigación

Método inductivo- deductivo, método utilizado para analizar el fenómeno de estudio y verificar el comportamiento del mismo.

Enfoque: Cuantitativo, que según (Hernández, Fernández y Baptista, 2014) éste se genera un proceso deductivo en el que, a través del tratamiento numérico y el análisis estadístico inferencial, se prueban las hipótesis del estudio.

En la presente investigación, se utilizó un enfoque cuantitativo porque sus variables se midieron con métodos de medición basadas en las dimensiones e indicadores de las variables.

4.4. Población, muestra, unidad de análisis y unidades de observación

4.4.1. Población

La población está conformada por 50 trabajadores del SAT.

4.4.2. Muestra

Se considerará una muestra censal, ya que es aquella donde todas las unidades de investigación son consideradas como parte de la muestra. En este caso la muestra corresponde a los 50 trabajadores del SAT

4.4.3. Unidades de análisis

Impuesto al patrimonio vehicular

Protección del medio ambiente

4.5. Técnicas e instrumentos de recopilación de información

La técnica utilizada será la encuesta ya que según (Tamayo, 2004), utiliza un conjunto de instrucciones ajustados de investigación mediante los cuales se recoge y examina una serie de datos de una muestra, población o universo del cual se pretende investigar, describir o explicar ciertas características.

El instrumento será el cuestionario, que recoge los datos de los entrevistados, a partir de la formulación de unas mismas preguntas, que garantizan la situación estandarizada asegurando su posterior comparabilidad de las respuestas. (Tamayo, 2004)

En el estudio el instrumento fue de elaboración propia y fue sometida a juicio de expertos. Consta de 22 preguntas con valoración escala de Likert.

4.6. Técnicas para el procesamiento y análisis de la información

El procesamiento de la información se realizará con el programa SPSS versión 24, en el cual se elaborará la base de datos con su respectiva codificación, se realizará las sumatorias de cada variable, para después calcular la escala de cada variable, mediante la estadística descriptiva se mostrará en tablas con frecuencias relativas y absolutas y en gráficos porcentuales, también se adicionará la media de los puntajes de cada variable. Para la contrastación de hipótesis se realizará con la estadística inferencial, previamente se aplicará la prueba de normalidad para establecer si corresponde una prueba paramétrica o no paramétrica, se aceptará la hipótesis a un nivel de significancia menor al 5%.

4.7. Equipos, materiales, insumos

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación, se estima que los equipos, materiales e insumos necesarios son los siguientes:

En equipos: Computadora, impresora, modem de internet, teléfono celular, calculadora, escritorio, silla, engrapador, perforador.

En materiales e insumos: Libros, papel bond, lapiceros, lápiz, borrador, resaltador, tóner para impresora.

4.8. Matriz de consistencia de metodológica

Tabla 2

Título: INCIDENCIA DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, CAJAMARCA 2022									
Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	Variables/categorías	Dimensiones/ factores	Indicadores/Cualidades	Fuente no instrumento de recolección de datos	Metodología	Población y muestra	
<p>Pregunta principal: ¿Cuál es la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente Cajamarca?</p> <p>Preguntas auxiliares: ¿Cuál es la incidencia económica del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente? ¿Cuál es la incidencia jurídica del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente? ¿Cuál es la incidencia social del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente?</p>	<p>Objetivo General Analizar la incidencia vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca</p> <p>O. Específicos: Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto económico Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social.</p>	<p>Hipótesis General El impuesto al patrimonio vehicular incide significativamente en la protección del medio ambiente Cajamarca</p> <p>Hipótesis específicas: El impuesto al patrimonio vehicular incide económicamente en la protección del medio ambiente El impuesto al patrimonio vehicular incide jurídicamente en la protección del medio ambiente. El impuesto al patrimonio vehicular incide socialmente en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social.</p>	<p>Impuesto al patrimonio vehicular</p> <p>Protección del medio ambiente</p>	<p>Aspecto Económico</p> <p>Aspecto jurídico</p> <p>Aspecto social</p>	<p>Economía y contaminación ambiental</p> <p>Análisis costo beneficio</p> <p>Teoría de las externalidades</p> <p>Finalidades del tributo</p> <p>Principio contaminador pagador</p> <p>Bases jurídicas para la implementación</p> <p>Acuerdos y políticas sobre la protección del medio ambiente</p> <p>Experiencia Internacional: Impuestos ambientales</p>	<p>Cuestionario</p>	<p>Enfoque cuantitativo con diseño no experimental de tipo descriptivo de corte transversal simple</p>	<p>50 trabajadores del SAT</p>	

CAPÍTULO V

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1. Presentación de resultados

5.1.1. Impuesto al Patrimonio Vehicular

Tabla 3

Considera que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional

	<i>fi</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	2	4,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	7	14,0
De acuerdo	26	52,0
Totalmente de acuerdo	12	24,0
Total	50	100,0

Se observa que 52,0% de las personas está de acuerdo en que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional; 24,0% de las personas está totalmente de acuerdo en que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional; 14,0% de las personas está ni de acuerdo ni en desacuerdo; 6,0% de las personas está totalmente en desacuerdo y solo 4,0% de las personas está en desacuerdo.

Figura 1

Considera que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional

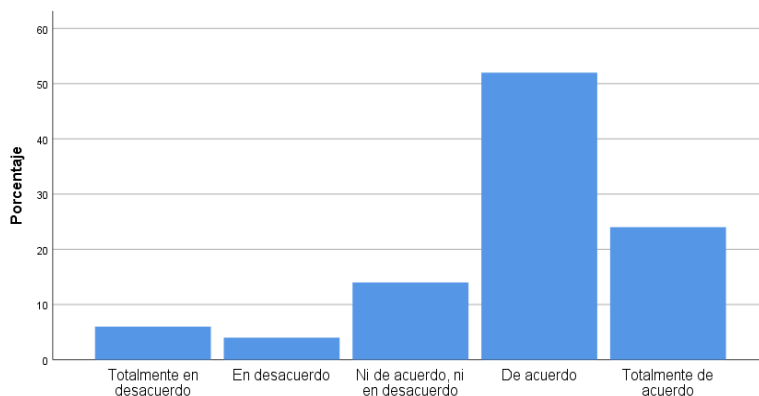


Tabla 4

Considera usted que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado

	<i>Fi</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	6	12,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	3	6,0
De acuerdo	21	42,0
Totalmente de acuerdo	17	34,0
Total	50	100,0

Se observa que 42,0% de las personas está de acuerdo en que es necesario asignar recursos para mitigar los gases efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado; 34,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 12,0% de las personas están en desacuerdo; 6,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Figura 2

Considera usted que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado

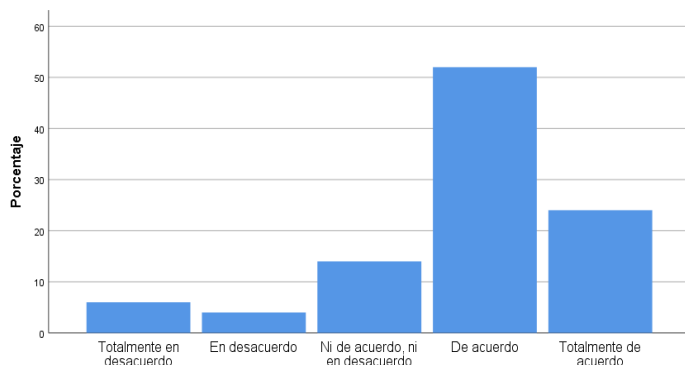


Tabla 5

Considera usted que los propietarios de vehículos deben asumir la responsabilidad de pagar una tasa adicional al IPV por la contaminación que generan sus vehículos

	<i>Fi</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	2	4,0
En desacuerdo	7	14,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	14	28,0
De acuerdo	20	40,0
Totalmente de acuerdo	7	14,0
Total	50	100,0

Se observa que 40,0% de las personas están de acuerdo que los propietarios de vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos; 28,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 14,0% de las personas están en desacuerdo; 14,0% de las personas están totalmente de acuerdo y 4,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 3

Considera usted que los propietarios de vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos

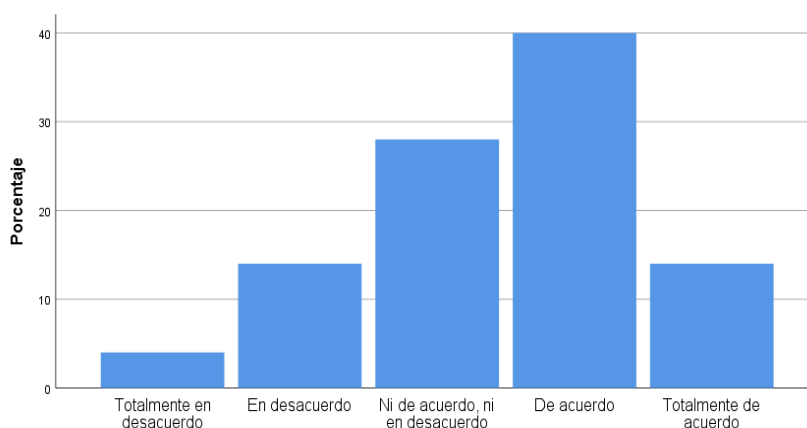


Tabla 6

Considera usted que el costo por el daño al medio ambiente que genera su vehículo, debería ser responsabilidad el estado peruano

	<i>Fi</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	7	14,0
En desacuerdo	8	16,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	15	30,0
De acuerdo	14	28,0
Totalmente de acuerdo	6	12,0
Total	50	100,0

Se observa que 30,0% de las personas está ni de acuerdo ni en desacuerdo que el costo por el daño al medio ambiente que genera su vehículo, debería ser responsabilidad del estado peruano; 28,0% de las personas están de acuerdo; 16,0% de las personas están en desacuerdo; 14,0% de las personas están totalmente en desacuerdo y 12,0% de las personas están totalmente de acuerdo.

Figura 4

Considera usted que el costo por el daño al medio ambiente que genera su vehículo, debería ser responsabilidad el estado peruano

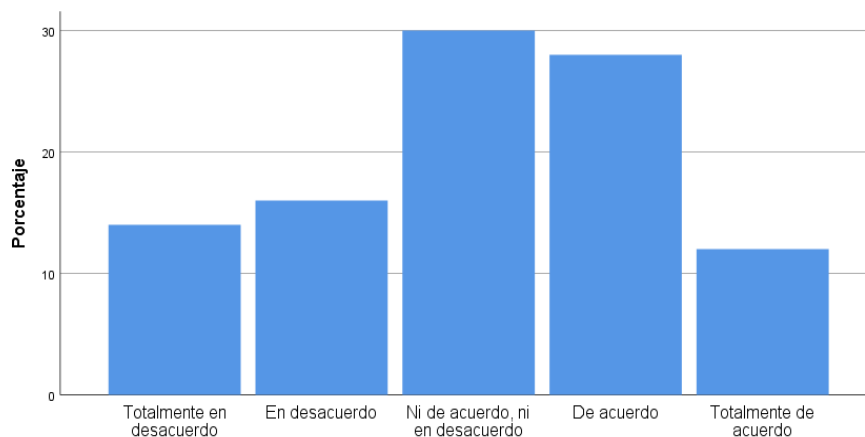


Tabla 7

Considera usted que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	10	20,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	6	12,0
De acuerdo	24	48,0
Totalmente de acuerdo	7	14,0
Total	50	100,0

Se observa que 48,0% de las personas están de acuerdo en que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica; 20,0% de las personas están en desacuerdo; 14,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 12,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 6,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 5

Considera usted que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica

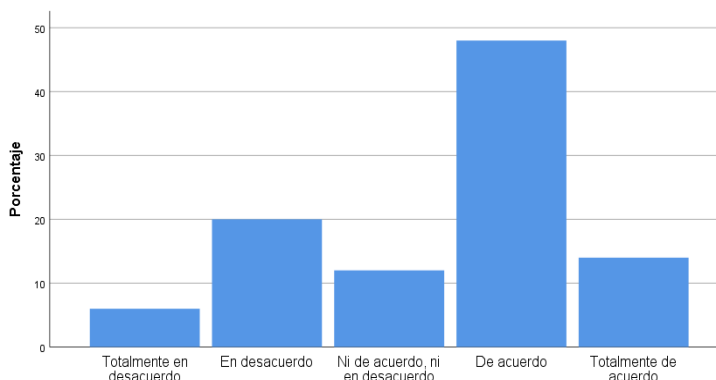


Tabla 8

Considera usted 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

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	1	2,0
En desacuerdo	2	4,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	12	24,0
De acuerdo	33	66,0
Totalmente de acuerdo	2	4,0
Total	50	100,0

Se observa que el 66,0% de las personas está de acuerdo en que es necesario y urgente una respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor en la actualidad; 24,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4,0% de las personas están en desacuerdo; 4,0% de las personas están totalmente de acuerdo y solo 2,0% de las personas están totalmente en desacuerdo

Figura 6

Considera usted 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

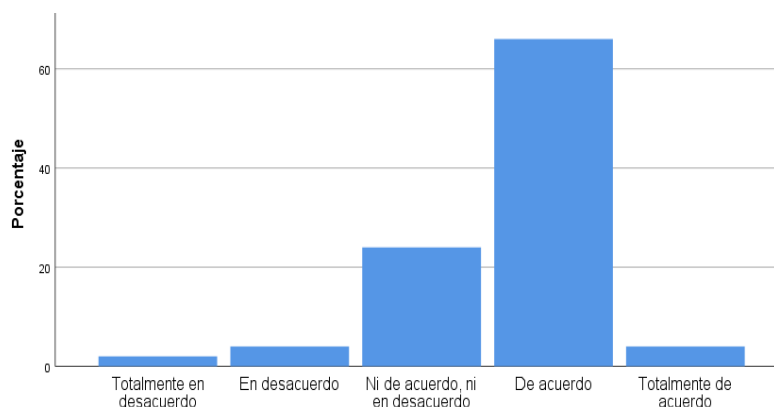


Tabla 9

Cree usted que se los fondos recaudados por el Impuestos Patrimonio Vehicular son destinados a la mitigación de la contaminación

	<i>fi</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	11	22,0
En desacuerdo	18	36,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	13	26,0
De acuerdo	6	12,0
Totalmente de acuerdo	2	4,0
Total	50	100,0

Se observa que 36,0% de las personas están en desacuerdo que los fondos recaudados por el Impuesto al Patrimonio Vehicular son destinados a la mitigación de la contaminación; 26,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 22,0% de las personas están totalmente en desacuerdo; 12,0% de las personas están de acuerdo y 4,0% de las personas están totalmente de acuerdo.

Figura 7

Cree usted que se los fondos recaudados por el Impuestos Patrimonio Vehicular son destinados a la mitigación de la contaminación

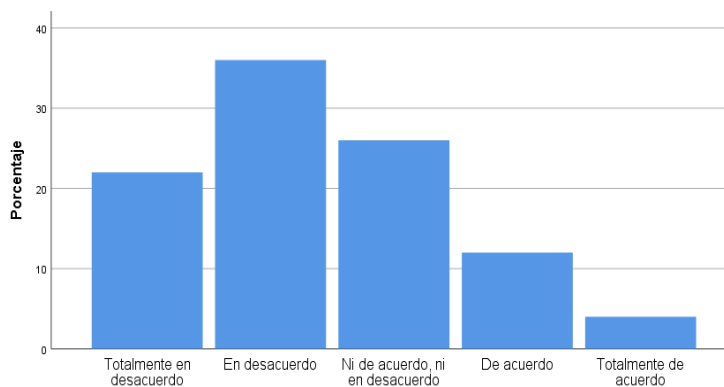


Tabla 10

Usted está de acuerdo en pagar una multa adicional si no se realiza el pago del Impuesto Vehicular

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	5	14,0
En desacuerdo	16	32,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	14	28,0
De acuerdo	13	26,0
Totalmente de acuerdo	2	4,0
Total	50	100,0

Se observa que 32,0% de las personas están en desacuerdo en pagar una multa adicional si no se realiza el pago del Impuesto Vehicular; 28,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 26,0% de las personas están de acuerdo; 10% de las personas están totalmente en desacuerdo y 4,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 8

Usted está de acuerdo en pagar una multa adicional si no se realiza el pago del Impuesto Vehicular

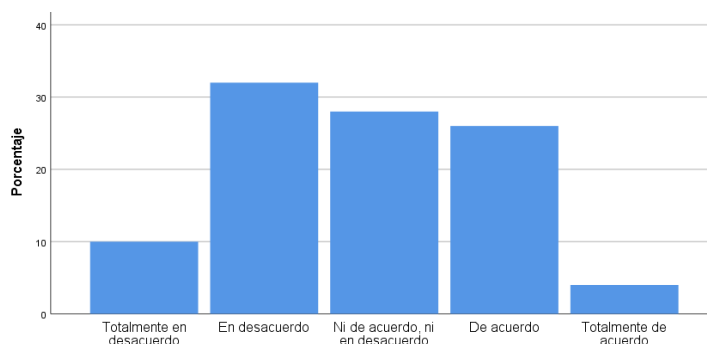


Tabla 11

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

	<i>fi</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	8	16,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	26	52,0
De acuerdo	12	24,0
Totalmente de acuerdo	1	2,0
Total	50	100,0

Se observa que 52,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo pues consideran 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; 24,0% de las personas están de acuerdo; 16,0% de las personas están en desacuerdo; 6,0% de las personas están totalmente en desacuerdo y 2,0% de las personas están totalmente de acuerdo.

Figura 9

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

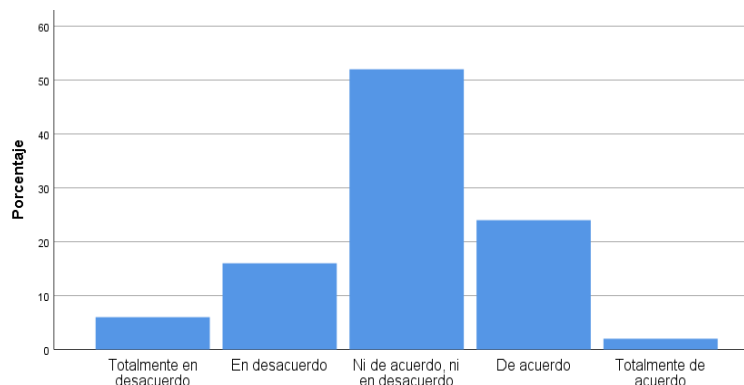


Tabla 12

Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene un fin extraoficial es decir es solo para llamar a tomar consciencia en el tema medioambiental

	<i>f_i</i>	<i>%</i>
Totalmente en desacuerdo	4	8,0
En desacuerdo	8	16,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	19	38,0
De acuerdo	17	34,0
Totalmente de acuerdo	2	4,0
Total	50	100,0

Se observa que 38,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo en que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene un fin extraoficial es decir es solo para llamar a tomar consciencia en el tema medioambiental; 34,0% de las personas está de acuerdo; 16,0% de las personas está en desacuerdo; 8,0% de las personas está totalmente en desacuerdo; 4,0% de las personas está totalmente de acuerdo.

Figura 10

Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene un fin extraoficial es decir es solo para llamar a tomar consciencia en el tema medioambiental

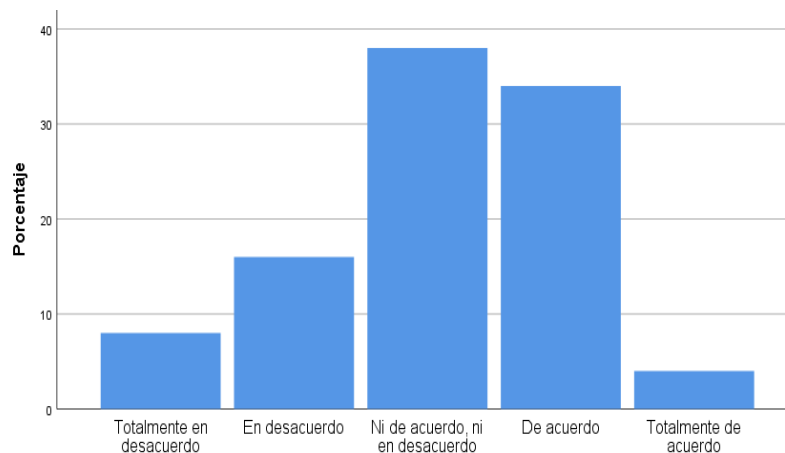


Tabla 13

Cree usted que el generador de la contaminación debe pagar el impuesto para su mitigación

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	2	4,0
En desacuerdo	9	18,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	9	18,0
De acuerdo	19	38,0
Totalmente de acuerdo	11	22,0
Total	50	100,0

Se observa que 38,0% de las personas están de acuerdo en que el generador de la contaminación debe pagar el impuesto para su mitigación; 22,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 18,0% de las personas están en desacuerdo; 18,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; solo 4,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 11

Cree usted que el generador de la contaminación debe pagar el impuesto para su mitigación

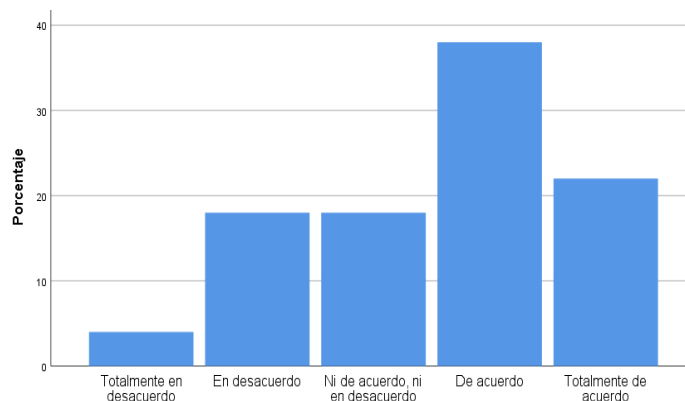


Tabla 14

Usted cree que el pago del impuesto al Patrimonio Vehicular debe ser responsabilidad solo del Parque Automotor

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	18	36,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	17	34,0
De acuerdo	10	20,0
Totalmente de acuerdo	2	4,0
Total	50	100,0

Se observa que 36,0% de las personas están en desacuerdo en que el pago del impuesto al Patrimonio vehicular debe ser responsabilidad solo el Parque automotor; 34,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 20,0% de las personas están de acuerdo; 6,0% de las personas están totalmente en desacuerdo y solo 4,0% de las personas están totalmente de acuerdo.

Figura 12

Usted cree que el pago del impuesto al Patrimonio Vehicular debe ser responsabilidad solo del Parque Automotor

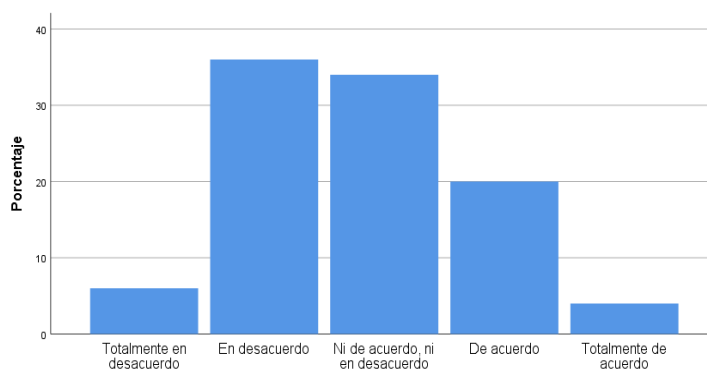


Tabla 15

Cree que es importante tomar en cuenta, año de fabricación y marca del vehículo para considerar la tasa de pago del impuesto

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	6	12,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	5	10,0
De acuerdo	27	54,0
Totalmente de acuerdo	9	18,0
Total	50	100,0

Se observa que 54,0% de las personas están de acuerdo en que es importante tomar en cuenta, año de fabricación y marca del vehículo para considerar la tasa de pago del impuesto; 18,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 12,0% de las personas están en desacuerdo; 10,0% de las personas están ni de acuerdo, ni en desacuerdo; 6,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 13

Cree que es importante tomar en cuenta, año de fabricación y marca del vehículo para considerar la tasa de pago del impuesto

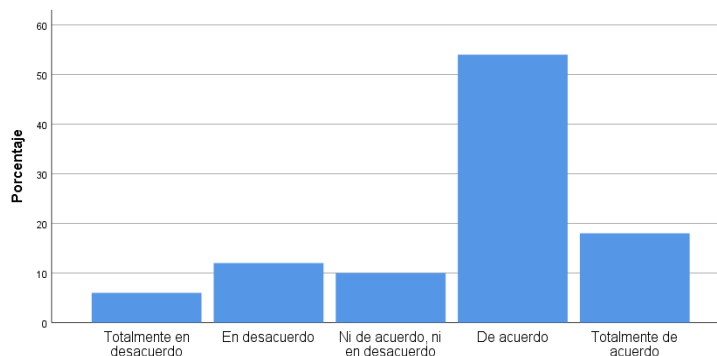


Tabla 16

Usted cree que se debe asignar dicha tasa de impuesto de acuerdo a las categorías de los vehículos

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	1	2,0
En desacuerdo	3	6,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	14	28,0
De acuerdo	27	54,0
Totalmente de acuerdo	5	10,0
Total	50	100,0

Se observa que 54,0% de las personas están de acuerdo en que se debe asignar dicha tasa de impuesto de acuerdo a las categorías de los vehículos; 28,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 10,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 6,0% de las personas están en desacuerdo y 2,0% de las personas están en desacuerdo.

Figura 14

Usted cree que se debe asignar dicha tasa de impuesto de acuerdo a las categorías de los vehículos

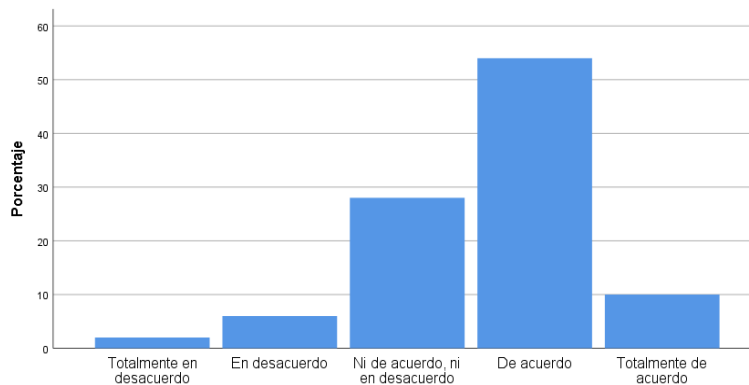


Tabla 17

Cree usted que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto

	f_i	%
Totalmente en desacuerdo	3	6,0
En desacuerdo	4	8,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	19	38,0
De acuerdo	20	40,0
Totalmente de acuerdo	4	8,0
Total	50	100,0

Se observa que 40,0% de las personas están en de acuerdo que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto; 38,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 8,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 8,0% de las personas están en desacuerdo y 6,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 15

Cree usted que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto

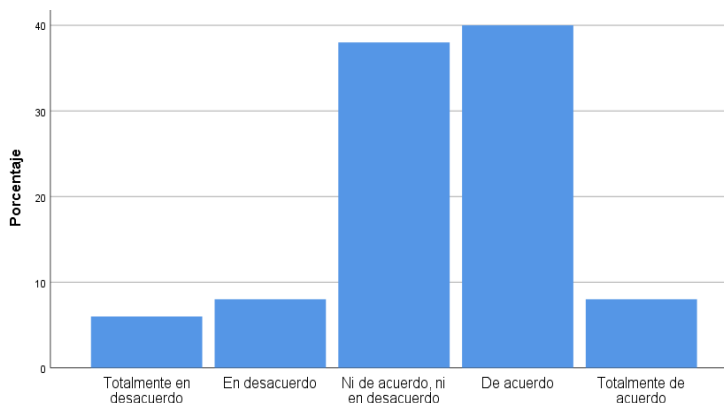


Tabla 18

Cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable.

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	1	2,0
En desacuerdo	7	14,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	8	16,0
De acuerdo	28	56,0
Totalmente de acuerdo	6	12,0
Total	50	100,0

Se observa que 56,0% de las personas están de acuerdo con que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable; 16,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 14,0% de las personas están en desacuerdo; 12,0% de las personas están totalmente de acuerdo y 2,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 16

Cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable

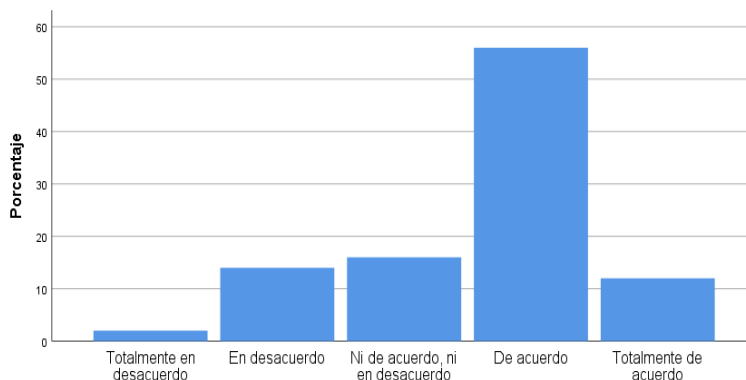


Tabla 19

Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	2	4,0
En desacuerdo	6	12,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	12	24,0
De acuerdo	24	48,0
Totalmente de acuerdo	6	12,0
Total	50	100,0

Se observa que 48,0% de las personas están de acuerdo que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país (Ley General Del Ambiente Y La Ley Sobre La Conservación Y Aprovechamiento Sostenible De La Diversidad Biológica); 24,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 12,0% de las personas están en desacuerdo; 12,0% de las personas están totalmente de acuerdo y 4,0% de las personas están totalmente en desacuerdo

Figura 17

Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país

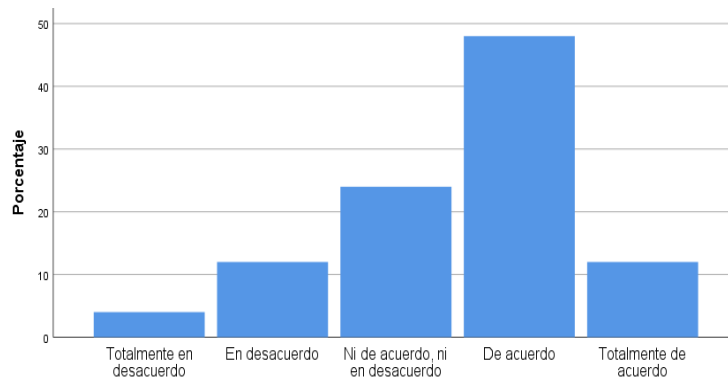


Tabla 20

Considera usted que los acuerdos internacionales contribuyen con la finalidad de reducir los niveles de contaminación en el Perú es uno de los países suscritos a estos

	<i>fi</i>	%
Totalmente en desacuerdo	1	2,0
En desacuerdo	5	10,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	13	26,0
De acuerdo	26	52,0
Totalmente de acuerdo	5	10,0
Total	50	100,0

Se observa que 52,0% de las personas están de acuerdo en que los acuerdos internacionales contribuyen con la finalidad de reducir los niveles de contaminación en el Perú pues es uno de los países inscritos; 26,0% de las personas están ni de acuerdo ni en desacuerdo; 10,0% de las personas están en desacuerdo; 10,0% de las personas están totalmente de acuerdo y solo 2,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 18

Considera usted que los acuerdos internacionales contribuyen con la finalidad de reducir los niveles de contaminación en el Perú es uno de los países suscritos a estos

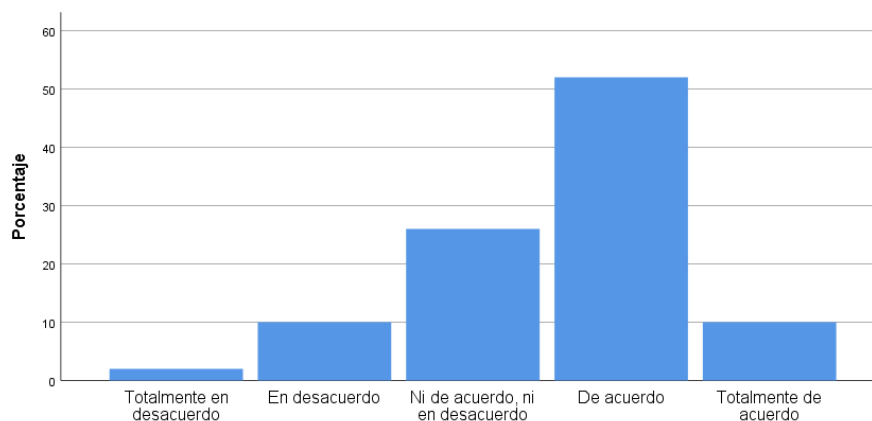


Tabla 21

Considera usted que en Cajamarca los entes relacionados con el control de la contaminación implementan políticas de protección del medio ambiente

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	9	18,0
En desacuerdo	17	34,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	5	10,0
De acuerdo	16	32,0
Totalmente de acuerdo	3	6,0
Total	50	100,0

Se observa que 34,0% de las personas está en desacuerdo que en Cajamarca los entes relacionados con el control de la contaminación implementan políticas de protección del medio ambiente; 32,0% de las personas están de acuerdo; 18,0% de las personas están totalmente en desacuerdo; 10,0% de las personas están ni de acuerdo, ni en desacuerdo y 6,0% de las personas están totalmente de acuerdo.

Figura 19

Considera usted que en Cajamarca los entes relacionados con el control de la contaminación implementan políticas de protección del medio ambiente

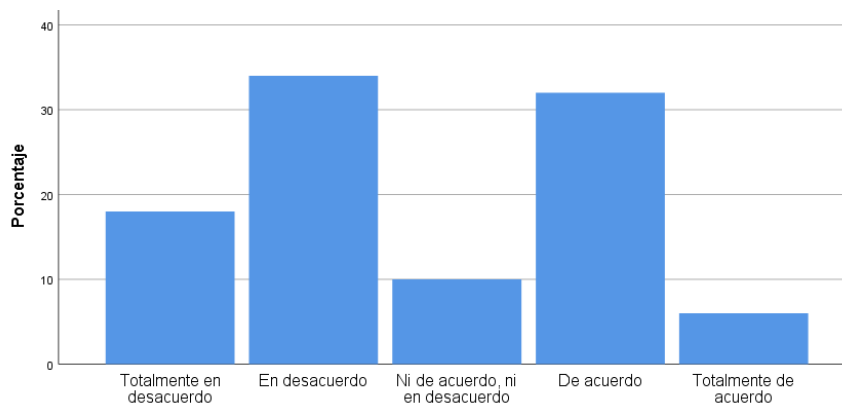


Tabla 22

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

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	1	2,0
En desacuerdo	4	8,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	9	18,0
De acuerdo	19	38,0
Totalmente de acuerdo	17	34,0
Total	50	100,0

Se observa que 38,0% de las personas está de acuerdo de 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; 34,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 18,0% de las personas están ni de acuerdo, ni en desacuerdo; 8,0% de las personas están en desacuerdo y 2,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 20

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

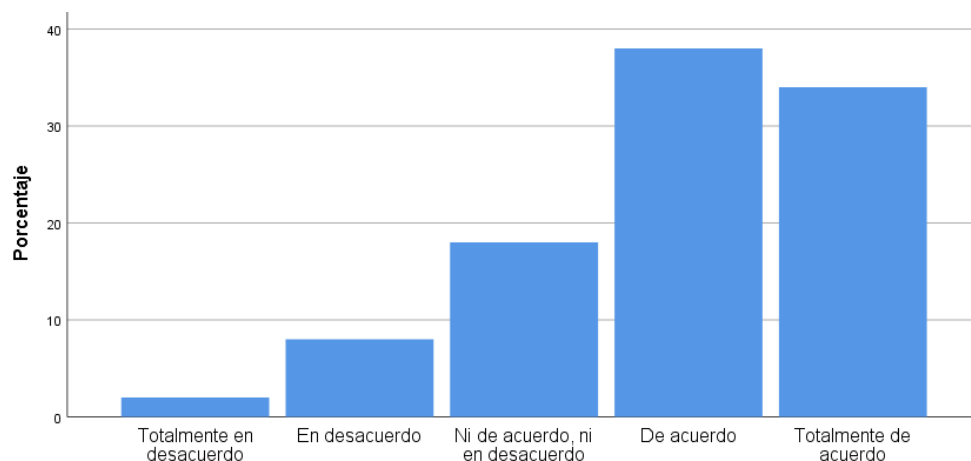


Tabla 23

Usted cree que el Perú debería adoptar impuestos para la protección del medio ambiente

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	2	4,0
En desacuerdo	4	8,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	5	10,0
De acuerdo	18	36,0
Totalmente de acuerdo	21	42,0
Total	50	100,0

Se observa que 42,0% de las personas está totalmente de acuerdo de que el Perú debería adoptar estos impuestos que gravan la contaminación; 36,0% de las personas están de acuerdo; 10,0% de las personas están ni de acuerdo, ni en desacuerdo; 8,0% de las personas están en desacuerdo y 4,0% de las personas están totalmente en desacuerdo

Figura 21

Usted cree que el Perú debería adoptar impuestos para la protección del medio ambiente

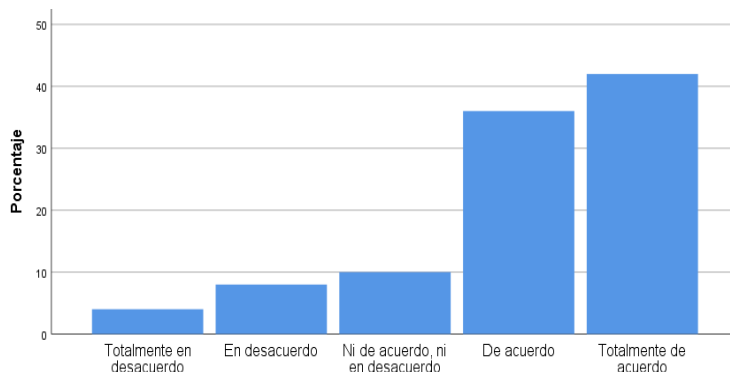


Tabla 24

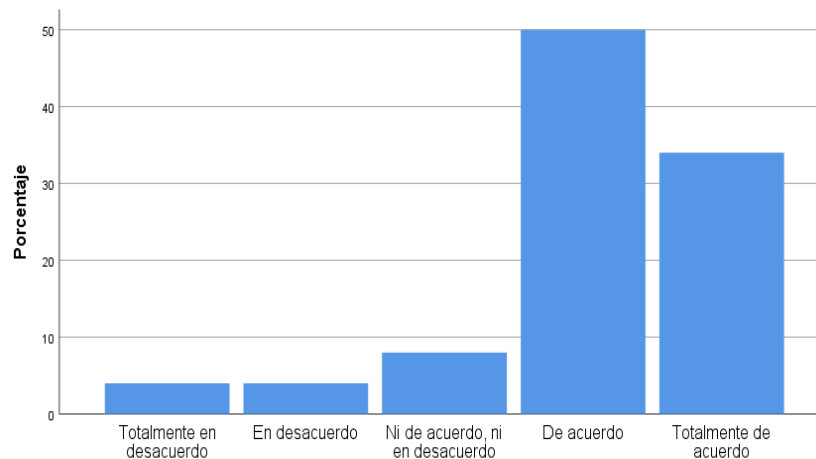
Cree usted que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú ya que somos un país con gran nivel de contaminación

	<i>f_i</i>	%
Totalmente en desacuerdo	2	4,0
En desacuerdo	2	4,0
Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	4	8,0
De acuerdo	25	50,0
Totalmente de acuerdo	17	34,0
Total	50	100,0

Se observa que 50,0% de las personas está de acuerdo los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú ya que somos un país con gran nivel de contaminación; 34,0% de las personas están totalmente de acuerdo; 8,0% de las personas están ni de acuerdo, ni en desacuerdo; 4,0% de las personas están en desacuerdo y 4,0% de las personas están totalmente en desacuerdo.

Figura 22

Cree usted que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú ya que somos un país con gran nivel de contaminación



5.1.3. Tablas Objetivos

Objetivo específico 1: Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto económico en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022

Tabla 25

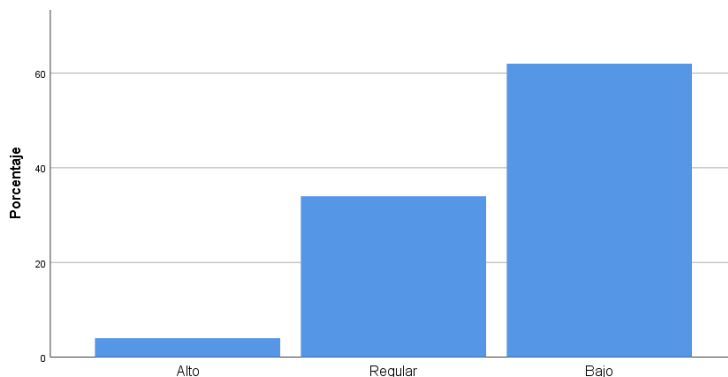
Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto económico

	<i>f_i</i>	%
Bajo	2	4,0
Regular	17	34,0
Alto	31	62,0
Total	50	100,0

Se observa que 68,0% de las personas manifestó un nivel alto de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto económico; 34,0% de las personas indicó un nivel regular y 4,0% de las personas indicó un nivel bajo.

Figura 23

Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto económico



Objetivo específico 2: Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto jurídico en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022

Tabla 26

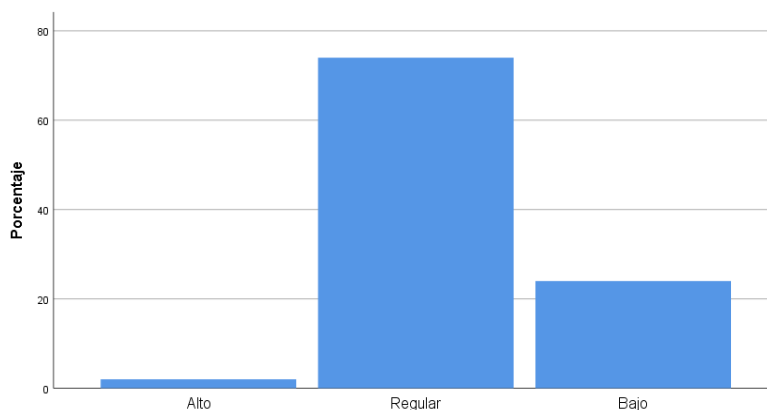
Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.

	<i>f_i</i>	<i>%</i>
Bajo	1	2,0
Regular	37	74,0
Alto	12	24,0
Total	50	100,0

Se observa que 74,0% de las personas manifestó un nivel regular de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico; 24,0% de las personas indicó un nivel alto y 2,0% de las personas indicó un nivel bajo.

Figura 24

Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.



Objetivo específico 3: Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia respecto al aspecto social en la protección del medio ambiente, Cajamarca 2022

Tabla 27

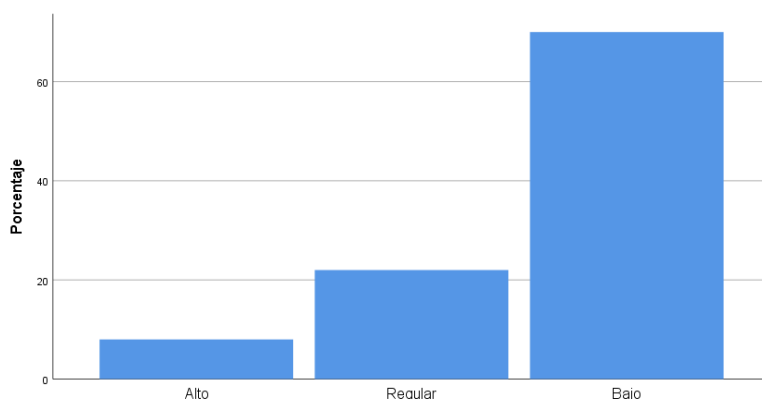
Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto social.

	<i>f_i</i>	%
Bajo	4	8,0
Regular	11	22,0
Alto	35	70,0
Total	50	100,0

Se observa que 70,0% de las personas manifestó un nivel alto de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social; 22,0% de las personas indicó un nivel regular y 8,0% de las personas indicó un nivel bajo.

Figura 25

Nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en referencia al aspecto social.



Objetivo General: Analizar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en la protección del medio ambiente en la ciudad de Cajamarca 2022

Tabla 28

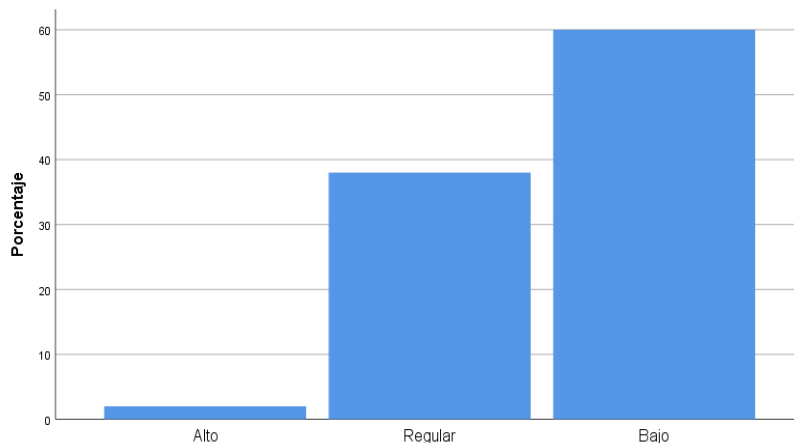
Nivel de incidencia del impuesto vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca.

	<i>f_i</i>	%
Bajo	1	2,0
Regular	19	38,0
Alto	30	60,0
Total	50	100,0

Se observa que 60,0% de las personas manifestó un nivel alto de incidencia vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca; 38,0% de las personas indicó un nivel regular y 2,0% de las personas indicó un nivel bajo.

Figura 26

Nivel de incidencia del impuesto vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca.



5.2. Análisis, interpretación y discusión de resultados

El Impuesto al Patrimonio Vehicular es el impuesto que se crea con el objeto de gravar la riqueza patrimonial personal (natural y/o jurídica), expresada en la propiedad de vehículos, sin embargo, es importante recalcar que la emisión de gases del parque automotor es un grave problema para el medio ambiente que cada vez sufre más debido a constantes contaminaciones que el ser humano realiza. Es por ello que la protección del ambiente, es considerado un derecho fundamental estipulado en la Constitución Política del Estado, en efecto, en su artículo 2, inciso 22, precisa el derecho a vivir en un ambiente equilibrado.

En la presente investigación se evaluó la influencia del impuesto vehicular en la contaminación del medio ambiente, por ende, con respecto al objetivo sobre la determinación de la incidencia del impuesto con respecto a la protección del medio ambiente en el aspecto económico. La tabla N°23 muestra un nivel alto de incidencia, correspondiente a un 62%; y solo el 4% indican que la incidencia es baja. Además, se puede observar que un 52% de trabajadores del SAT están de acuerdo que la

contaminación generada por los vehículos repercute en la economía nacional, un 34% considera que se debe asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero por los vehículos; más del 40% considera que los propietarios de vehículos deberían pagar un costo adicional por la contaminación generada. Así mismo una gran mayoría (66%) considera que existe una urgente respuesta del derecho tributario respecto al problema de la contaminación del aire causado por el aumento del parque automotor, ya que es de suma importancia implementar una medida que ayude a solucionar el problema de la emisión de gases y su efecto negativo en la salud y el medio ambiente. Estos resultados se contrastan con Alcívar (2016), que menciona que el impuesto vehicular es una medida que todo contribuyente dueño de un vehículo debe pagar, pues los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero, este fenómeno podría costar al país hasta el 6% del PIB, si no se toman las medidas de prevención adecuadas. Así mismo, Posada (2018), indica que es importante que como parte de la solución a la congestión vehicular, la contaminación sonora y ambiental que genera el crecimiento continuo e indiscriminado del parque automotor en el país, el Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior (Idexcam) de la Cámara de Comercio de Lima, plantee que el impuesto vehicular que pagan los vehículos nuevos (1% de la base imponible), se traslade a los vehículos de mayor antigüedad y que causen mayor contaminación al medio ambiente, de la misma forma como se hace en países industrializados como Japón.

En referencia al objetivo sobre el nivel el impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente en el aspecto jurídico, la tabla N° 24 muestra que el aspecto jurídico tiene regular incidencia en el impuesto de vehículos correspondiente al 74% y un 24% considera una incidencia alta, esto debido a que la mayoría (58%) tabla N° 7, considera que la recaudación de este impuesto no es destinada a la reducción de

la contaminación ambiental. Así mismo la tabla N° 9 nos muestra que los trabajadores del SAT, no tienen un sustento adecuado el plazo inadecuado de 3 años, el cual se grava la propiedad vehicular previsto en el artículo 30 del TUO de la ley de tributación municipal. De la misma forma en la tabla N° 12 se observa que los trabajadores consideran que el pago de impuesto solo debe estar afecto a aquellas personas que cuentan con un vehículo por más de 20 años, aunque es importante tomar en cuenta, el tipo de gasolina, y mantenimiento al día de las unidades vehiculares, ya que según Bogotá et al. (2019), la falta de mantenimiento vehicular ocasiona altos índices de contaminación, por el contrario, los vehículos que tienen un mantenimiento preventivo tienen más probabilidades de bajar los niveles de contaminación y estar dentro de los límites máximos permisibles. Del mismo modo, García (2018), afirma que para trasladar la carga tributaria del gravamen al propietario del vehículo (en el pago y en la carga), se debe tomar en cuenta la periodicidad. En este sentido, este posible impuesto traería beneficios, pero a largo plazo, porque, el reemplazo de vehículos viejos por nuevos, no será de la noche a la mañana. Por tal motivo, al cambiar los vehículos antiguos por nuevos, la emisión de gases contaminantes sería menor, y, por ende, la contaminación sería menos. Sin embargo, hay que tomar en cuenta, que los vehículos no solo contaminan por la antigüedad, sino también, por el tipo de combustible que usen, entonces, también se tendría que gravar conforme al tipo de combustible. Ventura y Parihuaman (2018) al respecto menciona que: por la aplicación de un impuesto ambiental, y al dejar de utilizar los vehículos de mayor antigüedad o los más contaminantes, no disminuiría la contaminación, pero sí, evitaría a que este avance.

Con respecto al objetivo el nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social , en la tabla 25 se observa que el 70,0% de las personas manifestó un nivel alto de incidencia; el 22,0%

de las personas indicó un nivel regular y 8,0% de las personas indicó un nivel bajo, esto debido a que la gran mayoría de las personas encuestadas indica que el Perú debe adoptar algunos impuestos a las áreas verdes, cuando estas están en peligro, pues la contaminación generada es muy alta, lo que acarrea múltiples enfermedades respiratorias y alérgicas, que están más expuestas las personas de edad adulta y los niños. Es de suma importancia poder tomar las medidas preventorias en el menor tiempo posibles adoptando vehículos con sistema eléctrico, mejorando la contaminación del medio ambiente, ya que según la Tabla 18 indica que más del 26% de los encuestados está de acuerdo con la adaptación de acuerdos internacionales que contribuyan la reducción de los niveles de contaminación. Frente a la situación actual Retis (2019), indica que el país necesita un sistema tributario que involucre el aspecto ambiental y se constituya en una herramienta para la política ambiental, además el impuesto tributario debe siempre cumplir con los requisitos establecidos en la Constitución para los tributos (sujeto pasivo, sujeto activo, hecho gravable y tarifa), basarse en los principios de equidad, eficiencia y progresividad, para una mejor recaudación del impuesto vehicular mejorando el aspecto ambiental. Así mismo Armas,(2016) recalca también que, en el Perú, el orden jurídico posee muchas figuras tributarias pero las normas de los tributos ambientales se encuentran muy distante debido a los problemas estructurales sobre coordinación económica y ambiental de los códigos jurídicos del país. Aunque no hay que desconocer la existencia de normas y procedimientos importante que plantea la unificación y organización un sistema tributario ambiental.

Finalmente en la tabla 26 se observa que 60,0% de las personas manifestó un nivel alto de incidencia vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca; 38,0% de las personas indicó un nivel regular y 2,0% de las personas indicó un nivel bajo, siendo el impuesto vehicular una medida importante en la prevención de contaminación

del medio ambiente, ya que es la única forma que las personas tomen conciencia ambiental y tributaria del daño que se realiza al medio ambiente por los gases emitidos por los vehículos antiguos.

5.3. Contrastación de hipótesis

Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto económico.

	N observado	N esperada	Residuo
Bajo	2	16,7	-14,7
Regular	17	16,7	,3
Alto	31	16,7	14,3
Total	50		

Se plantean los siguientes supuestos

Ho: El impuesto al patrimonio vehicular no incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto económico.

H1: El impuesto al patrimonio vehicular incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto económico.

Para esto se aplicará el estadístico chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	25,240	2	,000
N de casos válidos	50		

Consideremos un nivel de significancia de 0,05 con 2 grado de libertad, luego comparamos el valor de chicuadrado tabulado con el valor de chicuadrado calculado,

$$\chi^2 = 5,9915 < 25,240$$

Se observa que el valor encontrado es mayor que el valor tabulado, además el valor de $p < 0,05$ ($0,000 < 0,05$) lo que nos permite rechazar Ho, por lo tanto, el impuesto al patrimonio vehicular incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto económico.

Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.

	N observado	N esperada	Residuo
Bajo	1	16,7	-15,7
Regular	37	16,7	20,3
Alto	12	16,7	-4,7
Total	50		

Se plantean los siguientes supuestos

Ho: El impuesto al patrimonio vehicular no incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.

H1: El impuesto al patrimonio vehicular incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.

Para esto se aplicará el estadístico chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	40,840	2	,000
N de casos válidos	50		

Consideremos un nivel de significancia de 0,05 con 2 grado de libertad, luego comparamos el valor de chicuadrado tabulado con el valor de chicuadrado calculado,

$$\chi^2 = 5,9915 < 40,840$$

Se observa que el valor encontrado es mayor que el valor tabulado, además el valor de $p < 0,05$ ($0,000 < 0,05$) lo que nos permite rechazar Ho, por lo tanto, el impuesto al patrimonio vehicular incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto jurídico.

Determinar la incidencia del impuesto al patrimonio vehicular y la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social

	N observado	N esperada	Residuo
Bajo	4	16,7	-12,7
Regular	11	16,7	-5,7
Alto	35	16,7	18,3
Total	50		

Se plantean los siguientes supuestos

Ho: El impuesto al patrimonio vehicular no incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social.

H1: El impuesto al patrimonio vehicular incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social.

Para esto se aplicará el estadístico chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	31,720	2	,000
N de casos válidos	50		

Consideremos un nivel de significancia de 0,05 con 2 grado de libertad, luego comparamos el valor de chicuadrado tabulado con el valor de chicuadrado calculado,

$$\chi^2 = 5,9915 < 31,720$$

Se observa que el valor encontrado es mayor que el valor tabulado, además el valor de $p < 0,05$ ($0,000 < 0,05$) lo que nos permite rechazar Ho, por lo tanto, el impuesto al patrimonio vehicular incide en la protección del medio ambiente con respecto al aspecto social.

Analizar la incidencia vehicular en la protección del medio en la ciudad de Cajamarca 2022.

	N observado	N esperada	Residuo
Bajo	1	16,7	-15,7
Regular	19	16,7	2,3
Alto	30	16,7	13,3
Total	50		

Se plantean los siguientes supuestos

Ho: El impuesto al patrimonio vehicular incide significativamente en la protección del medio ambiente Cajamarca

H1: El impuesto al patrimonio vehicular incide significativamente en la protección del medio ambiente Cajamarca.

Para esto se aplicará el estadístico chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	25,720	2	,000
N de casos válidos	50		

Consideremos un nivel de significancia de 0,05 con 2 grado de libertad, luego comparamos el valor de chicuadrado tabulado con el valor de chicuadrado calculado,

$$\chi^2 = 5,9915 < 25,720$$

Se observa que el valor encontrado es mayor que el valor tabulado, además el valor de $p < 0,05$ ($0,000 < 0,05$) lo que nos permite rechazar Ho, por lo tanto, el impuesto al patrimonio vehicular incide significativamente en la protección del medio ambiente Cajamarca.

CONCLUSIONES

La incidencia del impuesto al patrimonio vehicular tiene un nivel alto del 60% en cuanto a la protección del medio ambiente, ya que los trabajadores del SAT indican que la falta de una regulación jurídica hace que exista contaminación ambiental, pues se necesita un impuesto que grave a los dueños de los vehículos para evitarla.

El nivel de incidencia de impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto económico es alto (68%), pues los trabajadores están de acuerdo que las personas que usan vehículos con mayor antigüedad paguen un impuesto adicional al del IPV, ya que está probado que sí hay contaminación ambiental de vehículos es porque no existe una práctica del principio de quien contamina paga.

El nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto jurídico es regular (74%), ya que los trabajadores del SAT mencionan que se debe ampliar o crear una tasa específica de acuerdo al año de fabricación de los vehículos y un impuesto ambiental, ya que la carencia de regulación tributaria ambiental vulnera el derecho a vivir en un ambiente equilibrado trayendo consecuencias negativas a la salud y las futuras generaciones.

El nivel de incidencia del impuesto al patrimonio vehicular en referencia al aspecto social es alto (70%), ya que no existen leyes ni impuestos que graven la contaminación que generan los vehículos, y si los hubiera estos ayudarían a que el tributo fuera tomada de forma integrada y acorde con las características de los vehículos; que permita la instalación de catalizadores en los vehículos para reducir la emisión de gases contaminantes, y en algún momento lograr una cultura social orientada al cuidado del medio ambiente.

RECOMENDACIONES Y/O SUGERENCIAS

Se recomienda al área de Recursos Naturales y Medio Ambiente, mejorar el manejo de la protección ambiental para reducir los costos generados por las externalidades, además debe brindar educación ambiental sobre los efectos colaterales y consecuencias de los gases contaminantes, un mejor control por parte de las autoridades responsables de mantener el aire y atmósfera en condiciones saludables para todos.

Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Cajamarca, proponer un Proyecto de Ley de modificación del artículo 37° de la Ley de Tributación Municipal – LTM, incorporando el pago de Impuesto vehicular aquellas personas que cuentan con un vehículo mayor de 10 años que son los principales de emisión de gases de dióxido de carbono.

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

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcívar, N. (2016). *Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América Latina*. Quito. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5429/1/T2139-MT-Alcivar-Evaluacion.pdf>
- Alva, M. (2010). *LA DEFINICIÓN DE CONCIENCIA TRIBUTARIA Y LOS MECANISMOS PARA CREARLA*. Obtenido de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2010/03/05/la-definici-n-de-conciencia-tributaria-y-los-mecanismos-para-crearla/>
- Armas, L. (2016). *TRATAMIENTO DE LOS TRIBUTOS AMBIENTALES EN EL SISTEMA JURÍDICO LATINOAMERICANO Y PERUANO Y EL RESPETO DE LOS PRINCIPIOS PREVENTIVOS Y PRECAUTORIOS*. Lima. Obtenido de <https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/340/LUCIO%20SEGUNDO%2c%20ARMAS%20RAMIREZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bacalao, M. (2014). Desarrollo económico y determinantes de la preocupación ambiental. *Soc. ciencia Q*, 960-977. Obtenido de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/ssqu.12071>
- Barrios, R. (1988). *Derecho tributario : teoría general del impuesto*. Cusco. Obtenido de <http://sbiblio.uandina.edu.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=5830>
- Beltrán, C. (2018). *Racionalidad sociológica del impuesto al patrimonio vehicular en el Perú desde la percepción de los Ciudadanos en Arequipa*. Arequipa. Obtenido de <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/8114>
- Benavidez(2015). ("2013-2014"). *en su tesis denominada: "Estudio del incumplimiento de las declaraciones del impuesto al valor agregado y su incidencia en el nivel de multas aplicadas a las personas naturales no obligadas a llevar contabilidad en la parroquia Roberto Astudillo en el per.*
- Bernal, J. (2004). *Impuesto al Patrimonio Vehicular*. Obtenido de <https://www.scribd.com/document/323685135/IMPUESTO-AL-PATRIMONIO-VEHICULAR-pdf>
- Bianchi.(2016). (s.f.). *Deducción del Impuesto General a las Ventas por gastos sujetos a límites para efectos tributarios*”, para optar el título profesional de Contador público, de la escuela profesional de Contabilidad, de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.

- Bimonte, S. (2005). Acceso a la información, distribución del ingreso y la curva de Kuznets ambiental. *Ecol. economía*, 145-146. Obtenido de <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-0036115172&origin=inward&txGid=c020dbda2fcaff3a00b8608f29ff907d>
- Bogotá, B., & Díaz, M. (2019). *LOS TRIBUTOS AMBIENTALES EN PAÍSES DESARROLLADOS: LA APUESTA DE LA LEGISLACIÓN COLOMBIANA*. Colombia.
- Borda, D., & Caballero, M. (s.f.). *Eficiencia y equidad tributaria. Una tarea en construcción*. Población y Desarrollo. Obtenido de <http://revistascientificas.una.py/index.php/RE/article/view/866>
- Bradshaw, G. (2010). Evaluating the Relative Environmental Impact of Countries. *PloS One*. Obtenido de <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0010440>
- Caballero, K., & Messer, B. (2012). Preocupación ambiental en una perspectiva transnacional: los efectos de la riqueza, la degradación ambiental y la sociedad mundial. *Soc. Saber Q*, 521-537. Obtenido de <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-84865090046&origin=inward&txGid=702747970c67df7b7c16cd5d66ca928d>
- Caro, J. (2020). *Taxation models in Latin America and their impact on inequality*. Colombia. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/4762/476268268011/html/>
- Carrion, a. (s.f.). *en su tesis "El Impuesto al Patrimonio Vehicular y su incidencia en el patrimonio de las personas y de las empresas en caso de robo de los vehículos en la ciudad de Trujillo 2011- 2012"*.
- Castilla, R. d. (2004). Impuesto al patrimonio vehicular. *Fundamentos de Derecho Tributario*, 194-200.
- Ciccone, A. (2018). Environmental effects of a vehicle tax reform: Empirical evidence from Norway. *ELSEVIER*, 141-157. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X17302329>
- Córdova, J. (2020). *Los modelos de tributación en Latinoamérica y su incidencia en la desigualdad*. Bogotá. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1900-65862020000300675

- Dinda, S. (2004). Hipótesis de la curva de Kuznets ambiental: una encuesta. *Ecol. economía*, 431 - 455. Obtenido de <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-5144227863&origin=inward&txGid=05ea3ff45090684a7683fad5a2b25d99>
- Dueñas, C. (2020). *Políticas públicas sobre la industria automotriz en el Perú y su relación con la calidad ambiental*. Lima. Obtenido de https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/19207/DUE%203%91AS_MENDOZA_CARLOS_ALBERTO%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Echavarren, J. (2017). De los problemas ambientales objetivos a la preocupación ambiental subjetiva: un análisis multinivel utilizando 30 indicadores de calidad ambiental. *Soc. Nat. recurso*, 145 - 159. Obtenido de <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-84976902621&origin=inward&txGid=decfca4501216c25ec7731fd089dda7d>
- Fernandez(2016). (s.f.).), en su tesis: “El pago del impuesto general a las ventas y su incidencia en la liquidez de las micro y pequeñas empresas que venden al crédito en el distrito de los Olivos – Lima, año 2016”. (carrion, 2011-2012).
- Franco, R. (2012). Teoría del régimen internacional en contabilidad. *Revista Lámina*, 8-29. doi:<https://doi.org/10.30554/lumina.13.679.2012>
- Franzen, A. (2013). *Dos décadas de medición de actitudes ambientales: un análisis comparativo de 33 países*. *Soc. Sci. Q.*, 637-659. Obtenido de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1540-6237.2012.00903.x>
- García, R. (2018). *La implementación de un impuesto a los vehículos y su contribución a la disminución de la contaminación ambiental*. Lima. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/34083>
- Hernández, C. (2019). *Fundamentación para la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los países de la región andina en el distrito de Cajamarca 2019*. Cajamarca. Obtenido de <https://repositorio.unc.edu.pe/handle/20.500.14074/3702>
- Hernández, Fernández y Baptista. (2014). *Investigación cuantitativa, cualitativa y mixta*. Obtenido de <https://recursos.uco.mx/tesis/investigacion.php>
- Iglesias, C. (2000). *Derecho tributario: dogmática general de la tributación*. Obtenido de https://books.google.com.pe/books/about/Derecho_tributario.html?id=54r5PgAACAAJ&redir_esc=y

- Javierest. (2019). *¿Cuáles son los impuestos municipales en Perú?* Lima. Obtenido de <https://www.rankia.pe/blog/sunat-impuestos/4108377-cuales-son-impuestos-municipales-peru>
- Ley De Tributación Municipal. (1993). *DECRETO LEGISLATIVO N° 776*. Lima. Obtenido de <https://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1999/descentralizacion/leymuni.htm>
- Lopez, A. (2012). *Impuesto Vehicular en Ecuador evaluación de impacto en el*. Ecuador: Tesis de Maestría, Facultad Latinoamericana de Ciencias. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/5905>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2020). *Impuesto al Patrimonio Vehicular*. Lima. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=6255&Itemid=100242&lang=es
- Montoya, R. (2019). *Fortalecimiento de la capacidad de la administración Tributaria*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima: Derecho Tributario General (DET212). Obtenido de <https://www.studocu.com/pe/document/pontificia-universidad-catolica-del-peru/derecho-tributario-general/teoria-de-los-impuestos/9259255>
- Murguía, J. (2003). *Impuesto al patrimonio vehicular*. Fundamentos de Derecho Tributario, 194-207.
- Negrete, A. (2019). *Impacto económico de la optimización del gasto público en el presupuesto general*. Quito. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/18845/1/T-UCE-0003-CAD-057-P.pdf>
- Orellana, L. (2017). *Análisis del impuesto ambiental a la contaminación ambiental vehicular y su incidencia en la emisión de gases contaminantes*. Ecuador. Obtenido de <https://1library.co/document/yj758w2y-analisis-ambiental-contaminacion-vehicular-incidencia-contaminantes-revision-vehicular.html>
- Pisano, I., & Lubell, M. (2017). *Environmental behavior in cross-national perspective: A multilevel analysis of 30 countries*. Environ. Behav., 31-58. Obtenido de <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85002339051&origin=inward&txGid=d82e3a1bc8a0b40f72cc4c84d772ab4c>
- Posada, C. (2018). *Vehículos con mayor antigüedad y de mayor contaminación deberían pagar el impuesto vehicular*. Lima. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/ccl->

- vehiculos-mayor-antiguedad-mayor-contaminacion-deberian-pagar-impuesto-vehicular-228273-noticia/?ref=gesr
- Retis, A. (2019). *La Administración Tributaria Municipal y su Incidencia en la Recaudación del Impuesto Vehicular en la Municipalidad Provincial de Huánuco*. Huánuco. Obtenido de https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/3498/T037_43870099_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rojas, V. (2018). *Incidencia de la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil. Facultad de Ciencias Económicas. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/34443>
- Ruiz de Castilla, F. (2008). Impuesto al patrimonio vehicular. *IUS ET VERITAS*, 18(37), 194-207.
- Saenz, P. (2020). *Los impuestos en Latinoamérica*. Bolivia. Obtenido de <https://es.slideshare.net/PATRICIAANGYSAENZSUV/impuestos-en-latinoamerica>
- Sanchez, E. (2020). *Percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de la municipalidad provincial de Cajamarca – 2020*. Cajamarca. Obtenido de <http://repositorio.upagu.edu.pe/handle/UPAGU/1642>
- SAT Lima. (2021). *Información De Impuesto Vehicular*. Lima. Obtenido de <https://www.sat.gob.pe/WebSiteV9/TributosMultas/ImpuestoVehicular/Informacion>
- Tamayo, M. (2004). *El proceso de la investigación científica*. Mexico. Obtenido de <https://books.google.com.mx/books?id=BhymmEqkkJwC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>
- Villegas, W. (2012). *Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular “IMCV” – caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra*. Bolivia. Obtenido de <http://www.scielo.org.bo/pdf/rp/n30/n30a02.pdf>

ANEXOS

CUESTIONARIO PARA MEDIR EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU INCIDENCIA EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

El presente cuestionario tiene como objetivo recoger información acerca del impuesto al patrimonio vehicular y como este influye en el medio ambiente.

Se solicita responder las preguntas que a continuación se presenta con total sinceridad ya que será de carácter anónimo y crucial para determinar los resultados de la investigación, gracia por su colaboración.

INSTRUCCIONES: Por favor lea detenidamente las siguientes preguntas y responda con objetividad. Responda una (x) en los recuadros o como si indique

Preguntas Generales:

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

ASPECTO ECONÓMICO		1	2	3	4	5
1	¿Considera que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional?					
2	¿Considera usted que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado?					
3	¿Considera usted que los propietarios de vehículos deben asumir la responsabilidad de pagar una tasa adicional al IPV por la contaminación que generan sus vehículos					
4	¿Considera usted que el costo por el daño al medio ambiente que genera su vehículo, debería ser responsabilidad del estado peruano?					
5	¿Considera usted que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica?					
6	¿Considera usted 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?					

ASPECTO JURÍDICO					
7	¿Cree usted que se los fondos recaudados por el Impuestos Patrimonio Vehicular es destinado a la mitigación de la contaminación?				
8	¿Usted está de acuerdo en pagar una multa adicional si no se realiza el pago del Impuesto Vehicular?				
9	¿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?				
10	¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene un fin extraoficial es decir es solo para llamar a tomar consciencia en el tema medioambiental?				
11	¿Cree usted que el generador de la contaminación debe pagar el impuesto para su mitigación?				
12	¿Usted cree que el pago del impuesto al Patrimonio Vehicular debe ser responsabilidad solo del Parque Automotor?				
13	¿Cree que es importante tomar en cuenta, año de fabricación y marca del vehículo para considerar la tasa de pago del impuesto?				
14	¿Usted cree que se debe asignar dicha tasa de impuesto de acuerdo a las categorías de los vehículos?				
15	¿Cree usted que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto?				
16	La Constitución Política del Perú, la Ley General Del Ambiente Y La Ley Sobre La Conservación Y Aprovechamiento Sostenible De La Diversidad Biológica, respaldan a gozar de un ambiente sano, por ello, ¿Cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable?				
17	¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país (Ley General Del Ambiente Y La Ley Sobre La Conservación Y Aprovechamiento Sostenible De La Diversidad Biológica)				

ASPECTO SOCIAL					
18	¿Considera usted que los acuerdos internacionales contribuyen con la finalidad de reducir los niveles de contaminación en el Perú es uno de los países suscritos a estos?				
19	¿Considera usted que en Cajamarca los entes relacionados con el control de la contaminación, imple metan políticas de protección del medio ambiente?				
20	¿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?				
21	Alrededor del mundo existen impuestos que gravan la contaminación, por ejemplo; en Ecuador un Impuesto ambiental vehicular, en Chile un impuesto a las áreas verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, entonces. ¿usted cree que el Perú debería adoptar estos impuestos?				
22	¿Cree usted que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú ya que somos un país con gran nivel de contaminación?				

APÉNDICE

Baremos de instrumento

Niveles y rango

Rango	Nivel
21 – 50	Baja
51 – 78	Media
79 – 105	Alta