

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, CONTABLES Y

ADMINISTRATIVAS

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



TESIS

**“Fundamentación para la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado
en los países de la región andina en el distrito de Cajamarca 2019”**

PARA OBTENER TÍTULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

PRESENTADA POR EL BACHILLER:

CHRISTIAN EDUARDO HERNANDEZ VIGO

ASESOR:

C.P.C. Julio Norberto Sánchez de la Puente

Cajamarca – Perú 2019

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, CONTABLES Y
ADMINISTRATIVAS**

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

APROBACIÓN DE LA TESIS

El asesor y los miembros del jurado evaluador designado según Resolución de Consejo de Facultad N°291-2019-F-CECA-UNC, aprueban la tesis desarrollada por el Bach. en Contabilidad Christian Eduardo Hernández Vigo, denominada:

“FUNDAMENTACION PARA LA IMPOSICIONDE UN IMPUESTO AMBIENTAL VEHICULAR COMPARADO EN LOS PAISES DE LA REGION ANDINA EN EL DISTRITO DE CAJAMARCA 2019”

Dr. CPC. Arnaldo Kianman Champilliquen
Presidenta

Dr. CPC. Juan José Julio Vera Abanto
Secretario

M. CS. CPC. Juan Estenio Morillo Araujo
Vocal

Dr. CPC. Julio Norberto Sánchez de la Puente
Asesor

DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo se lo dedico a mis queridos padres, por su comprensión, amor y sacrificio por convertirme en el profesional que soy, gracias por inculcar en mí su gran ejemplo, me siento privilegiado y orgulloso de ser su hijo.

A mi hermano, tíos (as) y abuela por su incondicional afecto, simpatía y cariño, estando siempre presentes apoyándome a lo largo de mi vida.

Y por supuesto a mí mismo, por mi gran perseverancia, entusiasmo y dedicación durante este duro proceso.

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud principalmente a Dios, por darme la dicha de ser un estudiante, de tener a mis seres queridos siempre conmigo y por supuesto de tenerme con vida y salud para ejercer lo que me depara el futuro.

También quiero dar un reconocimiento a mis queridos docentes de la Escuela Académico Profesional de Contabilidad de la Universidad Nacional de Cajamarca, por haberme compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de mi profesión, así mismo reconocer de manera especial, al C.P.C. Julio Norberto Sánchez de la Puente amigo, docente y asesor de mi tesis, quien gracias a su constante capacidad investigativa y cognoscitiva se ha ganado mi respeto y admiración para poder guiarme en este valioso aporte investigativo.

Me van a faltar páginas para agradecer a todas aquellas personas que me han apoyado incondicionalmente en este trabajo y en la culminación de mi carrera universitaria, sin embargo, merecen mi gratitud toda mi familia y amigos que me dieron el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible.

RESUMEN

El concepto de contaminación cada año viene tomando más importancia, ya no como un tema de moda, sino más bien como un tema relevante para la sociedad por sus consecuencias originadas. En el Perú no existen Impuestos Ambientales Vehiculares que sean destinados para la mejora, cuidado y preservación del medio ambiente. El presente trabajo de investigación presentado, persiguió como objetivo: Describir, comparar y demostrar que la creación e imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en la ciudad de Cajamarca, influenciaría de manera positiva en la reducción de la contaminación generada por el parque automotor en el año 2019. Para alcanzar este propósito se utilizó el tipo de investigación de nivel descriptivo – comparativo, con una muestra de percepción de tres funcionarios del sector público del distrito de Cajamarca, utilizando las técnicas de revisión documental y la entrevista, e instrumentos como la ficha bibliográfica y la guía de entrevista. Los resultados obtenidos en esta investigación demostraron que los funcionarios brindaron su perspectiva a favor de la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular, además la revisión bibliográfica comparada y descrita demuestra una eficacia contundente económica, jurídica y social en los países de Chile, Colombia y Ecuador tomados como referencia. En la Investigación se determinó brindar una propuesta de imposición de un nuevo Impuesto Ambiental Vehicular, en base a los resultados obtenidos y a la vez tomando como referencia los países de Chile, Colombia y Ecuador que adoptaron estas medidas, la cual sería de gran ayuda para reducir los efectos atmosféricos generados por la contaminación, además este tributo tendría un fin extrafiscal, el cual promueve la creación y preservación de áreas verdes. Se concluyó que el gobierno peruano debería de adoptar estas medidas tomadas por países latinoamericanos y que han brindado eficacia en el aspecto económico, jurídico y social.

PALABRAS CLAVE:

Impuesto Ambiental Vehicular, Contaminación y Parque Automotor.

ABSTRACT

The concept of pollution every year has become more important, not as a fashion issue, but rather as a relevant issue for society because of its consequences. In Peru there are no Vehicular Environmental Taxes that are intended for the improvement, care and preservation of the environment. The present research work presented, aimed to: Describe, compare and demonstrate that the creation and imposition of a Vehicle Environmental Tax in the city of Cajamarca, would positively influence the reduction of pollution generated by the car fleet in the year 2019. To achieve this purpose, look for the type of descriptive-comparative research, with a sample of perception of three public sector officials from the Cajamarca district, using the techniques of document review and interview, and instruments such as the bibliographic record and the interview guide. The results obtained in this investigation showed that suppliers will provide their perspective in favor of the imposition of a Vehicle Environmental Tax, in addition to the comparative bibliographic review and described demonstrations of a strong economic, legal and social effectiveness in the countries of Chile, Colombia and Ecuador taken as a reference. In the Investigation it will be determined to provide a proposal for the imposition of a new Vehicle Environmental Tax, based on the results obtained and at the same time taking as reference the countries of Chile, Colombia and Ecuador that will adopt these measures, which would be of great help to reduce the atmospheric effects generated by pollution, in addition this tribute pollution an extrafiscal purpose, which promotes the creation and preservation of green areas. It was concluded that the Peruvian government should adopt these measures taken by Latin American countries and that they have been effective in economic, legal and social aspects.

KEYWORDS:

Environmental Vehicle Tax, Pollution and Automotive Park.

INTRODUCCIÓN

Los impuestos ambientales provienen desde hace muchas décadas atrás, con un fin en común que es la preservación del medio ambiente y a la vez mejorar la calidad de vida, es por ello que este tipo de medidas correctivas ya han sido aplicadas en amplios países europeos y de Latinoamérica, generando una conducta correctiva esperada.

La presente investigación fue realizada con el propósito de comparar y describir cómo son socialmente, económicamente y jurídicamente los Impuestos Ambientales Vehiculares en los países de Chile, Colombia y Ecuador, y a la vez dar una propuesta de implementación de un nuevo Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país.

Esta investigación está dividida en cinco capítulos. El Capítulo I presenta el planteamiento de la investigación, considerando la identificación del problema, una formulación del problema, la determinación de los objetivos y su justificación.

En el Capítulo II se plantea el marco teórico estableciendo los antecedentes del caso, las bases teóricas necesarias para poder determinar la estructura del documento y un glosario de términos que permite la aclaración de las palabras claves.

El Capítulo III presenta la variable definida como Impuesto Ambiental Vehicular. Esta tercera etapa de la investigación desarrolla la matriz consistencia y de operacionalización de variables, lo que permite determinar los principales conceptos aplicados en la presente investigación.

Por otro lado, en el Capítulo IV se establece la metodología que es aplicada en el proceso de la investigación, considerando un diseño, una población, un procedimiento muestral, los instrumentos a utilizar para la recolección de la información para los análisis estadísticos, las técnicas de procesamiento y el análisis de los datos obtenidos del proceso.

En el Capítulo V se muestran los resultados obtenidos de la presente investigación, además de la discusión pertinente. Finalmente, el Capítulo VI presenta la propuesta, la cual brinda un aporte de implementar este Impuesto Ambiental Vehicular en el país.

Y por último las conclusiones y recomendaciones del caso, las referencias bibliográficas y las fuentes de las tablas gráficos permiten encontrar los orígenes que validan la información encontrada en este documento. Esta investigación incluye apéndices y anexos que soportan el detalle de las actividades relacionadas con el levantamiento de la información.

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCCIÓN	viii
I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1. Descripción de la realidad problemática	1
1.2. Selección y delimitación del problema.....	2
1.2.1. Selección espacial	2
1.2.2. Selección temporal.....	2
1.3. Formulación del problema.	3
1.3.1. Pregunta principal	3
1.3.2. Preguntas específicas	3
1.4. Objetivos.	3
1.4.1. Objetivo general	3
1.4.2. Objetivos específicos.....	3
1.5. Justificación	4
1.5.1. Justificación teórica	4
1.5.2. Justificación practica	4
1.5.3. Justificación académica	4
1.6. Limitaciones de la investigación.....	5
II. MARCO TEÓRICO.....	6
2.1. Antecedentes del problema: Internacionales, Regionales y Nacionales	6
2.1.1. Antecedentes Internacionales:.....	6
2.1.2. Antecedentes Nacionales:.....	8
2.2. Bases teóricas.....	13
2.2.1. Tributo	13
2.2.2. Características del tributo	16
2.2.3. Principios constitucionales tributarios	16
2.2.4. Sistema Tributario Peruano.....	18
2.2.5. Clasificación de los tributos según su administración.....	20
2.2.6. Fundamentación económica de los tributos ambientales	24
2.2.7. Fundamentación de doctrinas jurídicas de los tributos ambientales	30

2.2.8. Fundamentación social de los tributos ambientales.....	56
2.3. Definición de términos básicos.	76
III. VARIABLES	78
IV. METODOLOGIA.....	80
4.1. Tipo y nivel de investigación.	80
4.1.1. Nivel de investigación.....	80
4.2. Diseño de la investigación.....	80
4.3. Población de estudio.	81
4.4. Tamaño de la muestra.....	81
4.5. Unidad de análisis.....	81
4.6. Métodos, técnicas e Instrumentos de investigación.....	82
4.6.1. Método de recolección de datos.....	82
4.6.2. Técnicas de procesamiento de la información.....	83
4.6.3. Instrumentos de recolección de datos.....	83
4.6.4. Técnicas de procesamiento de la información.....	84
V. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	85
5.1. Presentación de resultados.....	85
5.2. Análisis, interpretación y discusión de resultados.	100
5.2.1. Discusión en la Fundamentación Económica:	100
5.2.2. Discusión en la Fundamentación Jurídica:	101
5.2.3. Discusión en la Fundamentación Social:	105
VI. PROPUESTA	109
6.1. Formulación de la propuesta del proyecto de ley del Impuesto Ambiental Vehicular en la ciudad de Cajamarca	109
6.2. Beneficios que aporta la propuesta:	113
CONCLUSIONES	115
RECOMENDACIONES	117
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	118
ANEXOS	126

Índice de Tablas

Tabla 1	Base de cálculo Impuesto Predial	22
Tabla 2	Sedes de las COP	57
Tabla 3	Base imponible del IACV	66
Tabla 4	Factor de ajuste	67
Tabla 5	Factor de ajuste del Impuestos Verdes a las Fuentes Fijas	71
Tabla 6	Tarifa del Impuestos Verdes a las Fuentes Fijas	71
Tabla 7	Tarifa del Impuesto al Carbono	74
Tabla 8	Niveles de contaminación en Cajamarca	86
Tabla 9	Contaminación emitida por el parque automotor.....	87
Tabla 10	Impuestos a favor del medio ambiente	88
Tabla 11	Impuestos Ambientales Vehiculares	89
Tabla 12	Un Impuesto para los propietarios de vehículos como solución a la contaminación. ..	90
Tabla 13	Aceptación de la imposición de un nuevo impuesto a favor del medio ambiente	91
Tabla 14	Repercusión de la contaminación en la economía nacional.....	92
Tabla 15	Efectos positivos o negativos generada por la contaminación.....	93
Tabla 16	Destino de los fondos recaudados por dicho impuesto.	94
Tabla 17	Principio de Contaminador – Pagador.	95
Tabla 18	Viabilidad del Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país.	96
Tabla 19	Impuesto que grava el uso del plástico.	97
Tabla 20	Acuerdos internacionales.	98
Tabla 21	Adopción de un impuesto ambiental en nuestro país, como referencia internacional. .	99
Tabla 22	Cuantía del impuesto del CO2 en los países de la región.	110
Tabla 23	Límites máximos permisibles de CO y CO2	110
Tabla 24	Base imponible y tarifa del Impuesto Ambiental Vehicular.....	113

Índice de Figuras

Figura 1 Diagrama del Sistema Tributario Nacional.....	19
Figura 2 Número de Muertes Atribuibles a Factores Ambientales en 2012	26
Figura 3 Ramas del Derecho como Medida de Protección al Medio Ambiente	31
Figura 4 Contribución de Gases de Efecto Invernadero al Calentamiento Global.....	69

I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción de la realidad problemática

En el mundo, la (Organización Mundial de la Salud, 2016), estimó que una de cada nueve muertes en todo el mundo es el resultado de condiciones relacionadas con la contaminación atmosférica. Los contaminantes atmosféricos más relevantes para la salud son material particulado, que pueden penetrar profundamente en los pulmones e inducir la reacción de la superficie y las células de defensa, la mayoría de estos contaminantes son el producto de la quema de combustibles fósiles.

En las Américas, 93 000 defunciones anuales en países de ingresos bajos y medios y 44 000 en países de ingresos altos son atribuibles a la contaminación atmosférica, siendo las muertes por habitante 18 por 100 000 en los países de ingresos bajos y medios y 7 por 100 000 en los países de ingresos altos. (Organización Mundial de la Salud, 2016)

En el Perú, (Concepcion, 2017), el ex responsable del Área de Gestión de la Calidad del Aire, Emisiones Atmosféricas y Ruido del Ministerio del Ambiente, atribuye que, el parque vehicular y combustibles son los grandes responsables de la contaminación. Además, un informe presentado por (Peru 21, 2014), alude que Lima tiene el aire más contaminado de América Latina, donde su nivel de partículas contaminantes ha dejado más 5000 muertes.

El problema, es que a la fecha no se presenta una legislación o normativa de creación de Impuesto Ambiental Vehicular, que según él (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, 2011), lo define como un impuesto que grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

La principal causa de la problemática presentada es la contaminación ambiental por la emisión de gases nocivos por parte de los vehículos.

De continuar con la problemática, se repercutiría gravemente en los ciudadanos del distrito de Cajamarca traerían consecuencias sobre la salud a corto y largo plazo, en efecto, el 36% de las muertes por cáncer de pulmón, el 35% de la enfermedad pulmonar obstructiva crónica, el 34% de los accidentes cerebrovasculares y el 27% de las cardiopatías isquémicas son atribuibles a la contaminación atmosférica. Sin embargo, el mayor impacto es sobre la mortalidad infantil, ya que más de la mitad de las muertes de niños menores de 5 años por infecciones agudas de las vías respiratorias inferiores son debidas a partículas inhaladas por la contaminación del aire interior producto del uso de combustibles sólidos. (Organización Mundial de la Salud, 2016)

La presente investigación pretende comparar y analizar las presentes legislaciones vigentes en países como Chile, Colombia y Ecuador, el Impuesto Ambiental Vehicular, con el principal finalidad de presentar una propuesta de implementar y crear el Impuesto Ambiental Vehicular, como medida para reducir las emisiones de humo de los vehículos que agravan la situación actual de nuestra sociedad, de tal modo que desincentive las conductas ambientales irresponsables en la sociedad y estimule una convivencia en armonía con nuestro medio ambiente, dirigida a los funcionarios públicos.

1.2. Selección y delimitación del problema

1.2.1. Selección espacial

Para efectos de la investigación propuesta, se tomará como referencia el parque automotor del distrito de Cajamarca.

1.2.2. Selección temporal

Para el presente trabajo de investigación se analizará los datos estadísticos y normas vigentes más actuales durante el año 2019

1.3. Formulación del problema.

1.3.1. Pregunta principal

- ¿Cómo es el Impuesto Ambiental Vehicular en Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019?

1.3.2. Preguntas específicas

- ¿Cuál es la fundamentación económica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los países de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019?
- ¿Cuál es la fundamentación social en la Impuesto Ambiental Vehicular en los países de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019?
- ¿Cuál es la fundamentación jurídica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los países de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019?

1.4. Objetivos.

1.4.1. Objetivo general

- Describir como es el Impuesto Ambiental Vehicular en Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019.

1.4.2. Objetivos específicos.

- Analizar la fundamentación económica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los países de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019.
- Analizar la fundamentación social en la Impuesto Ambiental Vehicular en los países de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019.
- Analizar la fundamentación jurídica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los países de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019.
- Propuesta de implementación y/o creación de un nuevo Impuesto Ambiental Vehicular en el distrito de Cajamarca.

1.5. Justificación

1.5.1. Justificación teórica

La justificación del presente trabajo de investigación se fundamenta en las siguientes razones:

El trabajo de investigación permite analizar de qué manera un Impuesto Ambiental Vehicular contribuiría a la protección del medio ambiente en Cajamarca y el Perú, específicamente a través del análisis de la conducta social y la repercusión económica que generaría dicho impuesto.

El trabajo de investigación permite realizar un estudio comparativo de las legislaciones de Colombia, Ecuador y Chile sobre la incorporación de tributos ambientales en América Latina, por lo que se considera que este trabajo contribuiría a mejorar el conocimiento sobre la aplicación de instrumentos tributarios que ayuden a la protección del medio ambiente en nuestro país.

1.5.2. Justificación practica

El trabajo de investigación plantea la propuesta de crear un tributo ambiental denominado Impuesto Ambiental Vehicular como medida de protección al medio ambiente de Cajamarca y del Perú, además de ver el comportamiento inmediato de los propietarios de los vehículos frente al pago de un nuevo impuesto generado por su propia contaminación.

1.5.3. Justificación académica

El trabajo de investigación contribuiría al área tributaria con un nuevo aporte de conocimiento, ya que en el país son escasos los estudios con respecto a la naturaleza jurídica tributaria de los tributos ambientales, además es un requisito indispensable para la obtención del título profesional.

1.6. Limitaciones de la investigación.

En la presente investigación no se encontró ningún tipo de limitación para su desarrollo, pues el acceso a la información bibliográfica fue abundante, clara y fácil de obtener.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del problema: Internacionales, Regionales y Nacionales

2.1.1. Antecedentes Internacionales:

Los tributos ambientales no es algo de moda ni novedoso, por el contrario, es un tema muy conocido tanto en la teoría como en la práctica, pues provienen desde hace muchas décadas atrás, por ende, su aplicación ya se ha venido dando en diversos países europeos y países latinoamericanos como Chile, Colombia y Ecuador.

Se resalta el trabajo de autores con trabajos de investigación destacados en el campo de la tributación ambiental, y que a la vez han ayudado a explicar la naturaleza de este tipo de medidas impositivas, son los siguientes:

El máximo Pionero de la economía ambiental (Pigou, 1946), a inicios del siglo XX, nos menciona en este libro su teoría del uso de impuestos correctivos para reducir la contaminación, llamándose en su honor “impuestos pigouvianos”, que servirían para corregir externalidades negativas y como consecuencia implicaba permitir aumentar el costo privado y convertirlo en un costo social , a la vez de una forma obtener un óptimo social , o sea, que los agentes económicos asumieran el costo por contaminar dentro de sus costos de producción.

Así también, Pigou menciona que estos deberían estar legislados por una acción reguladora para alcanzar un punto eficiente en la producción del bien o servicio, que está ocasionando la externalidad, para así impulsar y no restringir las inversiones en dichas actividades.

Según, (Borrero, 1999) en su tesis titulada “La tributación ambiental en España”, en la Universidad de Valencia, España. Nos da una resumida explicación desde distintos ámbitos respecto a la naturaleza de los tributos ambientales destacando el uso extrafiscal de los tributos, los límites de la fiscalidad ambiental, la configuración

jurídica del hecho imponible, entre otros puntos de importancia, basándose en la aplicación de este tipo de medidas en la experiencia española. El objetivo de esta tesis se materializa en el intento de analizar las posibilidades de la fiscalidad en la protección del medio, en tal sentido, se analiza todas aquellas medidas fiscales que se empeñan en la preservación del medio. Concluyendo que, tanto desde una perspectiva ambiental, como tributaria, la legitimidad constitucional de los instrumentos fiscales dirigidos a preservar el medio ambiente

Así mismo, (Jiménez, 2016) en el informe presentado en el blog de la “Agencia Europea de Medio Ambiente”, solicitado por el Parlamento Europeo, concluye que en el presente informe se identifican y examinan estudios de evaluación de 16 impuestos ambientales. Aun con las limitaciones de dichos estudios, parece que estos tributos han sido eficaces desde el punto de vista ambiental (es decir, han alcanzado sus objetivos ambientales) y ello a un coste razonable. Entre los ejemplos de tributos de éxito especial destacan los asociados al anhídrido sulfuroso y a los óxidos de nitrógeno en Suecia, a los residuos tóxicos en Alemania, a la contaminación del agua en los Países Bajos y los tributos diferenciales a la gasolina mezclada y a la gasolina diésel 'más limpia' en Suecia. Como resultado, menciona que, si se diseñan y aplican bien los tributos, pueden procurar mejoras en cuatro ámbitos clave de la política pública: El medio ambiente, la innovación y la competitividad; el empleo, y el sistema fiscal.

Finalmente, (Dolores, 2014) en el informe ejecutado y financiado conjuntamente con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Cooperación Alemana, presentada en el país de Ecuador, tiene como objetivos la política fiscal a favor del medio ambiente, que es una herramienta fundamental para alcanzar un desarrollo sostenible, reduciendo o eliminando externalidades negativas, modificando conductas y contribuyendo a una mayor eficiencia económica.

Asimismo, destaca que las medidas fiscales verdes deben ser consideradas en un enfoque integral para alinear los incentivos de los agentes económicos hacia una reducción de los impactos negativos tales como las emisiones a través de mejoras tecnológicas y de esquemas impositivos en favor del medio ambiente. Además, que los recursos recaudados por estas medidas deberían destinarse a programas de inversión pública ambientalmente deseables, tales como: la conservación y restauración de los recursos naturales; y, la modificación de la matriz energética, contribuyendo así al desarrollo sostenible de las economías. Además, existen diversas experiencias internacionales de reformas fiscales verdes, principalmente en países europeos que incluyen impuestos a las emisiones, a los vehículos, a la gasolina, a la contaminación del agua, a la generación de residuos sólidos, a la protección de la biodiversidad, entre otros. Concluyendo que algunas de estas medidas han sido aplicadas en varios países del mundo, con la finalidad de reducir los niveles de contaminantes, siendo uno de los principales, el impuesto al uso de los vehículos. Las reformas fiscales verdes, especialmente las tributarias, deben enfocarse más a un objetivo ambiental, tratando de incentivar o de cambiar patrones de consumo que sean más sustentables, y no sólo obtener una mayor recaudación.

2.1.2. Antecedentes Nacionales:

En el contexto nacional, regional y local la información acerca de Impuestos Ambientales Vehiculares es escasas, por lo que no hubo mucha información al respecto, pero existen algunas excepciones de investigación que se presentan a continuación.

Según, (Oscanoa, 2016), presento la tesis titulada “Impuesto a la emisión de gases contaminantes como instrumento jurídico para la protección del medio ambiente en el Perú”, para optar el título profesional de Contador Público, en la Universidad Nacional

Mayor de San Marcos. En donde analiza la manera en que un impuesto a la emisión de gases contaminantes contribuye a la protección del medio ambiente, además evalúa el impacto de la aplicación del impuesto a la emisión de gases de contaminantes en la rentabilidad de las empresas a efectos de proponer su incorporación en el Perú, describiendo el tratamiento contable y tributario del impuesto a la emisión de gases contaminantes en un contexto de ser aplicado a las empresas. Este es un estudio de tipo descriptivo y documental, donde utiliza los métodos inductivo, analítico y comparativo. Utiliza una muestra de 31 empresas del sector industrial del Perú que cotizaron en la Bolsa de Valores de Lima durante el 2014 y una muestra de 92 estudiantes de ciencias contables de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Concluye que un impuesto a la emisión de gases contaminantes es un instrumento jurídico de carácter correctivo, ya que este impone la compensación del daño generado por los sujetos contaminadores, obligándolos a pagar por su responsabilidad social. Es un instrumento jurídico de carácter estimulativo, que sirve como mecanismo racionalizado para generar conductas ambientalmente responsables por parte de los agentes contaminadores. Indica que la aplicación del impuesto a la emisión de gases de contaminantes impacta negativamente en las ratios financieras de rentabilidad de las empresas, en el contexto que estas asuman el pago del tributo ambiental. Señala que la comunidad estudiantil de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de la Facultad de Ciencias Contables considera en un 59.78% que nuestro marco tributario no contempla una política ambiental. Por otro lado, para un 59.78% de los encuestados, el tributo ambiental contribuye al medio ambiente, un 80.44% considera que conlleva a la generación de conductas ambientalmente responsables. Así mismo un 69.57% de los encuestados, afirma que existen bases jurídicas para implementar

tributos ambientales en nuestro país. Finalmente, un 91.31% estaría de acuerdo con un proyecto ley de un impuesto a la emisión de gases contaminantes en nuestro país.

Asimismo, (Malaver, 2016) en su tesis denominada “Implementación de Tributos Ambientales en el Perú como una medida de protección al medio ambiente”, para la obtención del grado de Contador Público, en la Universidad Nacional de Trujillo. Donde detalla que la presente investigación busca responder a la interrogante si se deberían implementar tributos ambientales para contribuir a la preservación del medio ambiente, problemática que debería ser de interés para el gobierno peruano, ya que nuestro país es uno de los más diversos del mundo y nuestros recursos naturales poco a poco van menguando, debido a la sobreexplotación de los ecosistemas, dañándolos a veces irreparablemente. Por ello se demostró que aprecia una falta de sensibilización en el mercado de factores de producción y que sería positivo gravar algunos actos contaminantes, esto traería como consecuencias que haya un rol activo del gobierno con el medio ambiente, se forme una conciencia ambiental en los contribuyentes, en el que a largo plazo tomen medidas anticontaminantes para ya no seguir exponiéndose a este tipo de tributos. Además, se propondrán alternativas de solución para los problemas de nuestra realidad, como el rechazo de las personas a pagar tributos y la eficiencia de la Administración Tributaria para gestionar la implementación, cobro, recaudación y fiscalización de estos nuevos tributos.

Algo semejante ocurre con, (Hospinal, 2017) redacta en su tesis titulada “Propuesta de Aplicación de Tributación Ambiental como Medida Para la Reducción de la Contaminación Realizada por el Parque Automotor Tacna 2013 – 2014”, en el año 2017, para optar el título profesional de Contador Público con mención en Auditoría, en la Universidad Privada de Tacna. La presente investigación orientada a determinar la incidencia que ocurre entre la Tributación ambiental y la contaminación del parque

automotor de la ciudad de Tacna. El objetivo planteado es demostrar que la Tributación Ambiental influye de manera positiva en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de Tacna 2013 - 2014. La investigación es de carácter longitudinal ya que se tomó información de varios años en aplicación de tributos ambientales. Los resultados obtenidos permiten establecer la influencia entre la tributación ambiental y la contaminación en la ciudad de Tacna, y sobre como su población reaccionaria a estas medidas fiscales.

De igual manera, (Julca, 2018) propone en su tesis titulada “Impuesto ecológico como instrumento de protección del derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida”, en el año 2018, para optar el título profesional de Abogada, en la Universidad Privada Antenor Orrego. El presente trabajo busca establecer los fundamentos facticos y jurídicos que determinar la necesidad de la implementación de este tributo ambiental en el Perú, teniendo como base los Principios de Prevención y de Responsabilidad Ambiental; asimismo, se analizará la gestión ambiental en el país y su eficiencia, así como exponer las cifras reales respecto de la generación de residuos sólidos a nivel nacional. Que, este impuesto tiene como finalidad disminuir la generación de residuos sólidos a nivel domiciliario, para contribuir como ciudadanos a evitar más daño al ambiente. Asimismo, se analizará esta figura en el ámbito internacional. La conclusión del presente trabajo determinará que el Impuesto Ecológico se constituya como una medida de utilidad para desincentivar la generación de residuos domiciliarios, así como incentivará al reciclaje, con lo que se logrará evitar una afectación al ambiente, la salud y demás derechos fundamentales, garantizando la adecuada protección del derecho a gozar de un ambiente adecuado y equilibrado para el desarrollo de la vida. Al final del mismo

se adjuntará un proyecto normativo para la implementación del Impuesto Ecológico en el Perú.

Por último, (Ramos, 2018) menciona en su tesis titulada “Análisis de impuestos ambientales en países de la región, y propuesta de implementación de estos, en empresas de transporte de pasajeros como medida de protección al medio ambiente, por emisiones de CO₂, en Chiclayo”, en el año 2018, para optar el título profesional de Contador Público, en la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. En esta hace mención que en la actualidad tenemos una situación ambiental crítica originada por la creciente contaminación producto de las emisiones de monóxido y dióxido de carbono, provenientes principalmente del parque automotor de Chiclayo y que las medidas para combatir dicha contaminación no han sido efectivas en nuestro país, si es que hubiera. Algunos países optaron por utilizar tributos como mecanismo de regulación de agentes contaminantes, gravando con cantidades más o menos significativas a emisores de estos. Para esta investigación se tomó como base la información de Colombia, Ecuador y Chile que ya tienen implementados en su normativa tributaria impuestos ambientales, al parecer son beneficiosos para la sociedad. Asimismo se realizó una entrevista al encargado de la Municipalidad de Chiclayo, constatándose la inexistencia del estudio para el control ambiental por emisiones de CO₂, se obtuvo opinión de expertos y encuestas a representantes de empresas de transportes de pasajeros de Chiclayo, quienes reafirman la necesidad de un control ambiental, que se haría con implementación del impuesto ambiental, además de realizar un análisis de vehículos que pasaron por revisión técnica, resultando en mayoría superan el límite máximo permisible establecido por el D.S.- N°-047-2001-MTC. Según resultados se sugiere a la municipalidad de Chiclayo crear un impuesto ambiental para unidades que pasan el límite establecido, teniendo en

cuenta que 73% de representantes de empresas prefieren cambiar de combustible a otro menos contaminante antes que pagar dicho impuesto, sugiriendo la implementación de plantas abastecedoras de gas natural. Resulta evidente que tomar en cuenta la contaminación ambiental en nuestra ciudad y ver la manera de contrastar dichos daños ocasionados es una necesidad.

2.2. Bases teóricas.

2.2.1. Tributo

Según, (Bravo, 2005, pág. 45) menciona que aun cuando el tributo es el principal objeto de estudio de la Ciencia del Derecho Tributario, en tanto representa un concepto fundamental respecto del ordenamiento jurídico tributario, ha representado una de las tareas más complicadas y arduas que se ha planteado la comunidad científica que estudia desde la perspectiva jurídica el fenómeno tributario.

Además, (Villegas, 1990, pág. 67) señala que los tributos son “las prestaciones en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio en virtud de una ley y para cubrir los gastos que le demanda el cumplimiento de sus fines”.

Por ello también, el profesor Paulo de Barros Carvalho, Titular de la Cátedra de Derecho Tributario en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica Sao Paulo y la Universidad Sao Paulo citado por (Bravo, 2005, pág. 45) señala la existencia hasta de seis acepciones del término tributo: (a) como cuantía en dinero, (b) como prestación correspondiente a un deber jurídico del sujeto pasivo, (c) como derecho subjetivo del que es titular el sujeto activo, (d) como sinónimo de relación jurídica tributaria, (e) como norma jurídica tributaria y (f) como norma, hecho y relación jurídica.

Entonces, tomando como base lo del profesor paulista se puede discernir que la palabra tributo cuenta con diferentes conceptos, la cual el objeto principalmente

radica en los diferentes puntos de vista desde el ordenamiento jurídico hasta la definición que se le otorga en el plano de vocablo. Tal sentido puede advertirse hoy en el ordenamiento jurídico nacional, que si bien es cierto no existe una base legal del concepto de tributo, pero a partir de la Constitución Política del Perú vigente en la actualidad y del Texto Único Ordenado, podemos esclarecer algunos conceptos que se acerquen a tal sentido.

A. El tributo como norma jurídica: Desde el punto de vista de la (Constitucion Política del Peru, 1993) se menciona que “los tributos se crean, modifican o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de facultades, salvo los aranceles y tasas, los cuales se regulan mediante decreto supremo” (art. 74).

Es por ello que, el término tributo en el sentido de la norma jurídica, aclara como especificación que se regula de acuerdo a una norma, y que por ninguno de los casos el congreso puede aprobar tributos con fines predeterminativos.

B. El tributo como prestación de dar: En la norma II: ámbito de aplicación, en el título preliminar del TUO del Código Tributario se señala que el termino tributo comprende:

1. **Impuesto:** Es el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado.
2. **Contribución:** Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales.
3. **Tasa:** Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente.

C. El tributo como cuantía de dinero: En artículo 28 del Código Tributario (DECRETO SUPREMO N° 133-2013-EF, 2013) menciona que, la Administración Tributaria exigirá la deuda tributaria, y a su vez está compuesta por el tributo, las multas y los intereses. Donde la deuda tributaria es la cantidad de dinero en forma líquida de la que dispondrá el fisco una vez detraída de quien lo cometió, por tal sentido no se confunde con la presión tributaria.

Además, en el artículo 39 de la misma ley, donde regula las devoluciones de tributos administrados por la SUNAT. Es claro que toda norma o conducta, no son susceptibles a ser devueltas. Para evidencia se puede clarificar en el desarrollo de la normatividad, la cual nos revela con mayor profundidad las condiciones dadas para dicho cometido.

En cuanto a la facultad de recaudación, la especificación data del artículo 55 de la mencionada norma, donde la función de la Administración Tributaria es la de recaudar los tributos, en clara alusión de este que se está expresando a los términos monetarios o de cuantía.

D. El tributo como obligación: Una obligación es un deber jurídico de prestación, es decir mediante un vínculo jurídico quedan ligadas en acreedor y deudor. En cambio, la prestación es el deber que tiene una persona hacia otra para satisfacer los derechos del que lo recibe, incluso se puede entender en la acción de entregar algo, también en abstenerse o hacer cumplir una conducta.

Por ello, se puede decir que, la obligación tributaria tiene como objetivo brindar, es decir, entregar una cuantía de dinero de carácter definitivo, que en este el agente perceptor de la prestación es el Estado.

2.2.2. Características del tributo

Según (Collado & Luchena, 2013, págs. 232 - 234) señalan que (a) los tributos sólo pueden ser exigidos por un Ente público en base a la competencia atribuida en tal sentido, lo que supone que son ingresos de carácter público regidos, por ende, por el Derecho Público, (b) tienen carácter obligatorio, o lo que es lo mismo, tienen carácter coactivo; esto es, son obligaciones que surgen independientemente de la voluntad del deudor, por ministerio de la Ley, cuando se realiza el presupuesto de hecho contemplado por ella. Esto se encuentra en relación directa con la siguiente nota, (c) es la Ley la que fija que realizados los hechos que ella contempla de forma abstracta, surja esa obligación de dar, (d) consisten en una prestación pecuniaria; es decir, se fundamentan en la obligación de entregar una suma de dinero a una Administración pública, (e) la finalidad primordial del tributo es allegar recursos al ente público a cuyo favor nace la obligación pecuniaria en la que se manifiestan para cumplir las finalidades que le son propias.

2.2.3. Principios constitucionales tributarios

De acuerdo a (Constitucion Política del Peru, 1993) los Principios del Sistema Tributario Peruano son:

2.2.3.1. Principio de legalidad y reserva de ley

El principio de legalidad se entiende por la potestad tributaria por parte del poder legislativo o ejecutivo, las mismas que deben de estar subordinadas a la Constitución, del cual se imposibilita un pago de un tributo sin una ley o una norma que lo regula.

Además, (Sanchez, 2017, pág. 13) menciona que, en el Perú, la reserva de ley se extiende a lo que podríamos llamar la vida de la relación jurídica tributaria, pues no solamente inspira la creación normal del tributo sino inspira

los elementos fundamentales de éste: sujetos, hecho imponible, base del cálculo y alícuotas, así como otros aspectos vinculados al régimen sancionador, a los beneficios y a los modos de extinción de la deuda tributaria.

2.2.3.2. Principio de igualdad

En materia tributaria deber ser entendido como la igualdad ante las situaciones económicas de los contribuyentes, de ser así por ninguno de los casos deben de ser tratadas como diferentes, por el contrario, se debe de propiciar una justicia común para todo individuo.

2.2.3.3. Principio de respeto a los derechos fundamentales de la persona

Este principio nace a partir de que la potestad que tiene el Estado para obligar el cumplimiento de tributos que no vaya en contra de los derechos fundamentales, es decir en ningún momento la norma tributaria puede transgredir los derechos de toda persona.

Por ello, la (Constitucion Politica del Peru, 1993) en su artículo 2, menciona que toda persona tiene derecho al secreto y a la inviolabilidad de sus comunicaciones y documentos privados.

2.2.3.4. Principio de no confiscatoriedad

De acuerdo a, (Constitucion Politica del Peru, 1993), indica que la potestad tributaria que ejerce el Estado tiene que actuar de manera limitada, por ende, es preciso mencionar que la capacidad contributiva de un contribuyente o persona debe obedecer a una base imponible y a las tasas establecidas por ley, por ningún hecho esto debe sobrepasar a un monto que equivale a la razonabilidad y a la proporción patrimonial de las personas. En tal sentido, todo tributo debe permitir al contribuyente una riqueza para poder subsistir en la medida que no absorba una parte importante de su capital.

2.2.3.5. Principio de la capacidad contributiva

(Ruiz de Castilla, 2001, pág. 91), afirma que, el principio de capacidad contributiva consiste en la aptitud económica que tienen las personas y empresas para asumir cargas tributarias. De tal manera, que las personas u empresas son medidas de acuerdo a su potencia económica, derivadas del trabajo que realizan, la cual podemos hacer mención al ingreso normal de sus actividades, de sus rentas, etc. Esta medida sirve para calificar los niveles económicos, y así derivar la obligación de pago, en tal circunstancia que los contribuyentes o personas que generen mayores ingresos, mayor será su pago de impuestos y viceversa.

2.2.3.6. Principio de publicidad

Este principio viene relacionado con la vigencia, pues sin la publicación de normas en materia tributaria no hay vigencia, y por ende para el Estado no hay eficacia, es por ello que, la (Constitucion Política del Peru, 1993), en el artículo 51, establece que la publicidad es esencial para la vigencia de toda norma del Estado. Por ende, este principio ejerce su aplicación a medida que la norma tributaria entre en circulación, es decir el Estado a través del diario oficial “El Peruano” emita debidamente dichas normas para entrar en vigencia y ser acatada.

2.2.4. Sistema Tributario Peruano

Es el conjunto ordenado de normas, principios e instituciones que regulan las relaciones procedentes de la aplicación de tributos en el país.

El Estado peruano se rige bajo el mandato de la (Constitucion Política del Peru, 1993), la cual menciona que el Estado está conformado bajo tres niveles, los que son denominados gobierno nacional, regional y local. Dicho nivel cuenta con unidades

ejecutoras, y, por consiguiente, el Ministerio de Economía y Finanzas señala que es la encargada de conducir la ejecución de operaciones orientadas a la gestión de los fondos que administran, conforme a las normas y procedimientos del Sistema Nacional de Tesorería y en tal sentido son responsables directas respecto de los ingresos y egresos que administran.

Seguidamente, se esquematiza el Sistema Nacional Peruano, de acuerdo (SUNAT, 2019).

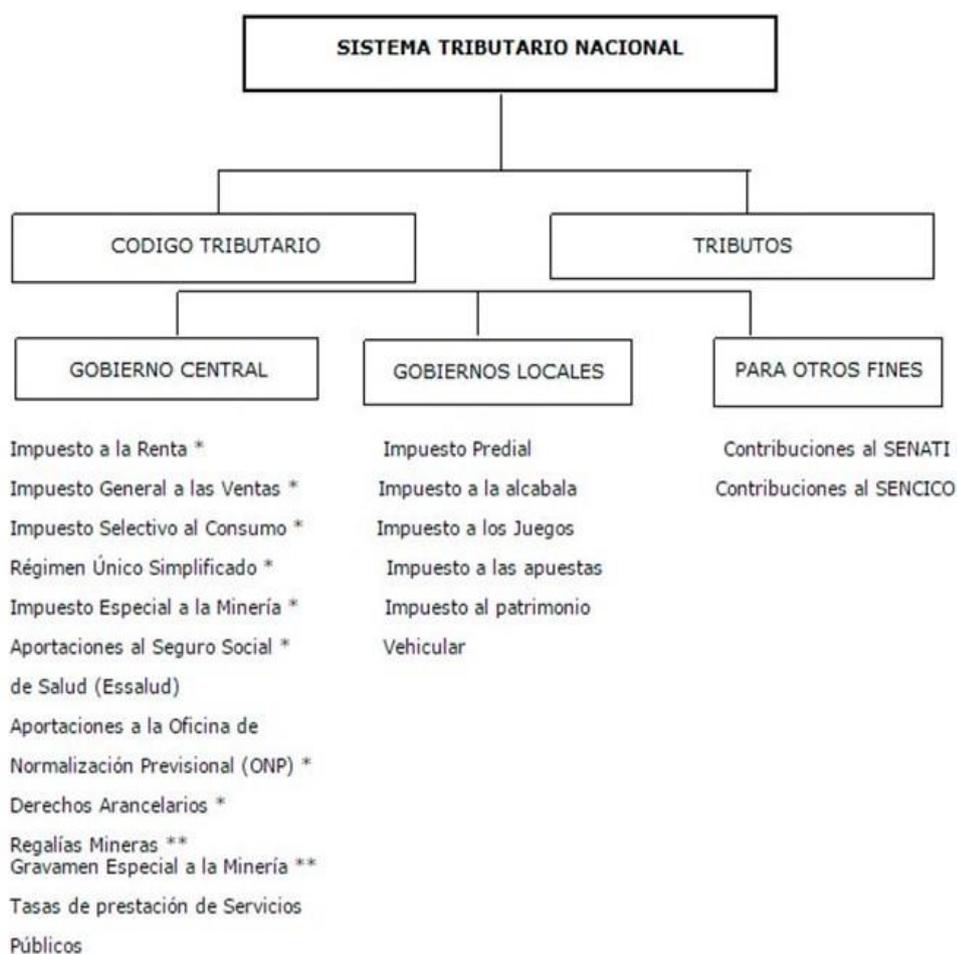


Figura 1 Diagrama del Sistema Tributario Nacional

Fuente: (Sunat, 1994)

2.2.5. Clasificación de los tributos según su administración

En el Perú, la clasificación de los tributos para una eficaz y apropiada recaudación dispone de los siguientes niveles:

2.2.5.1. A nivel de Gobierno Central

a) Impuesto a la renta:

De acuerdo con, el (Decreto Supremo N.º 340-2018-EF, 2018) en el artículo 1, sostiene que el impuesto a la renta grava las rentas que provengan del capital, del trabajo y de la aplicación conjunta de ambos factores, entendiéndose como tales aquellas que provengan de una fuente durable y susceptible de generar ingresos periódicos. Estos impuestos lo afectan directamente a las personas naturales y jurídicas domiciliadas y no domiciliadas en el país, en tal sentido están obligados a tributar mediante un pago y/o retenciones mensuales por las fuentes de ingreso que entrara en su poder rigiéndose de acuerdo a las normas tributarias afectas a tales fuentes.

Además, en el artículo 22 de la presente ley, establece que, para efectos del impuesto, las rentas afectas de fuente peruana se califican en las siguientes categorías: (a) Primera: Rentas producidas por el arrendamiento, subarrendamiento y cesión de bienes. (b) Segunda: Rentas del capital no comprendidas en la primera categoría. (c) Tercera: Rentas del comercio, la industria y otras expresamente consideradas por la Ley. (d) Cuarta: Rentas del trabajo independiente. (e) Quinta: Rentas del trabajo en relación de dependencia, y otras rentas del trabajo independiente expresamente señaladas por la ley.

b) Impuesto General a las Ventas (IGV)

De acuerdo al (Decreto Supremo N.º 029-2017-EF, 2017) sostiene que a toda operación comercial de venta bienes y/o servicios realizados dentro del Perú

estarán gravados con el Impuesto General a las Ventas (IGV). Entendiéndose como ventas, según el Reglamento en el artículo 2, como el retiro de bienes, considerando como tal a todo acto por el que se transfiere la propiedad de bienes a título gratuito y por servicios a toda prestación que realice una persona con terceros, del cual, por dicho servicio le corresponde una retribución a cambio, por el mismo hecho de los servicios prestados.

c) Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)

De acuerdo al (Decreto Supremo N.º 029-2017-EF, 2017), señala que el ISC es un impuesto indirecto que graba solo algunos determinados bienes tales el caso de los juegos de azar y apuestas y otros bienes específicos que estipula la ley, en otras palabras, este impuesto está dada con la finalidad de desincentivar el no consumo de productos que producen daños o generan externalidades negativas, que desde la vista de ejemplos comunes son las bebidas alcohólicas, el cigarrillo y combustibles. Otra de las finalidades es para atenuar la regresividad del IGV, es decir que capta un porcentaje menor en la medida que el ingreso aumenta en aquellos que consumidores que objetivamente evidencien una mayor capacidad contributiva por la adquisición de bienes lujosos.

2.2.5.2. A nivel de Gobierno Local

a) Impuesto predial

De acuerdo a la Ley de Tributación Municipal, (DECRETO SUPREMO N° 156-2004-EF, 2004)), aprobado mediante Decreto Legislativo N.º 776, en el artículo 8 menciona que el Impuesto Predial grava el valor de los predios urbanos y rústicos, donde se considera predios a los terrenos las edificaciones e instalaciones fijas y permanentes que constituyan partes integrantes del mismo, que no puedan ser separadas sin alterar, deteriorar o destruir la edificación.

El impuesto predial tiene una base de cálculo, con la cual rigiéndonos al artículo 13 de la mencionada norma nos detalla cómo se calcula aplicando a la base imponible la escala progresiva acumulativa, se muestra a continuación:

Tabla 1

Base de cálculo Impuesto Predial

Tramo de autoevaluó	Alícuota
Hasta 15 UIT	0.2%
Más de 15 y hasta 60 UIT	0.6%
Más de 60 UIT	1.0%

Fuente: (Ley de Tributación Municipal, 2014)

b) Impuesto a la alcabala

De acuerdo a la Ley de Tributación Municipal, (DECRETO SUPREMO N° 156-2004-EF, 2004), aprobado mediante Decreto Legislativo N.º 776, considera que el Impuesto a la Alcabala, grava las transferencias o ventas de los bienes inmuebles urbanos o rústicos ya sea a título oneroso o gratuito, inclusive grava a las ventas con reserva de dominio, es decir la suspensión de transferencia hasta que el comprador pague una parte o el total de la propiedad vendida. El impuesto está sujeta a una tasa del 3%. No está sujeto al impuesto el tramo comprendido por las primeras 10 UIT del valor del inmueble.

c) Impuesto al patrimonio vehicular

De acuerdo a la Ley de Tributación Municipal, (DECRETO SUPREMO N° 156-2004-EF, 2004), aprobado mediante Decreto Legislativo N.º 776, menciona que el Impuesto al Patrimonio Vehicular grava la propiedad de los vehículos,

automóviles, camionetas y station wagons que no excedan una antigüedad de tres años. La tasa del impuesto aplicable es el 1% sobre el valor del vehículo, además es de periodicidad anual. Por ninguno de los casos, el monto a pagar debe ser inferior a 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero.

d) Impuesto a las apuestas

De acuerdo a la Ley de Tributación Municipal, (DECRETO SUPREMO N.º 156-2004-EF, 2004), aprobado mediante Decreto Legislativo N.º 776, en el año 2004, señala que el impuesto a las apuestas grava todos los ingresos relacionados a aquellas entidades organizadoras de eventos hípicas y similares, en las que se realice apuestas. Este tipo de impuesto es de periodicidad mensual y la base de cálculo es la diferencia resultante entre el ingreso percibido de apuestas hechas en un mes y el monto total de los premios otorgados en el mismo mes. La tasa que grava este impuesto es del 20%.

e) Impuesto a los juegos:

De acuerdo a la Ley de Tributación Municipal, (DECRETO SUPREMO N.º 156-2004-EF, 2004), aprobado mediante Decreto Legislativo N.º 776, menciona que el impuesto a los juegos grava a la realización de todas las actividades relacionadas al juego, tales como, loterías, bingos y rifas, así como también la obtención de aquellos premios en juego de azar. La determinación de la Base imponible del impuesto es tal como sigue: Bingos, Rifas y Sorteos es del 10%; para el juego pinball es el 3 % por cada máquina; para los tragamonedas y otros aparatos electrónicos que entregan premios canjeables por dinero en efectivo es el 7 % y para las loterías: el monto o valor de los premios, la tasa es 10 %.

2.2.6. Fundamentación económica de los tributos ambientales

2.2.6.1. Análisis Costo – Beneficio

El principal objetivo para los propietarios de los vehículos, privados y públicos en la ciudad de Cajamarca, es el de transportar personas, cargas, animales, entre otros. Por ello, dichas propietarios buscarán optimizar sus costos en lo que le sea probable, de modo que no estarán dispuestos asumir un costo que a razón de su propia actividad no le genere rentabilidad.

Por lo que, asociándolo al problema de la contaminación ambiental se deduce que estos tampoco estarán dispuestos asumir el costo por contaminar, lo cual para ellos son las emisiones de gases contaminantes, y a la vez es el efecto de sus propias actividades.

Por el contrario, estos buscarán transferirlos a terceros que no intervienen en su actividad de transporte, de manera que las personas externas que asumen indirectamente dichos costos somos los que vivimos en este planeta.

Cabe señalar, que no solo los seres humanos nos vemos afectados, sino también las plantas y animales, así mismo esto se verifica en la reducción de áreas verdes, la extinción de especies de animales en el mundo y el efecto invernadero a causa del cambio climático, como resultado de las excesivas emisiones de gases contaminantes que afectan al medio ambiente.

Por consiguiente, en vista del contexto mencionado, que los propietarios de vehículos no estarán dispuestos a asumir, ya que no tiene un incentivo o estímulo, el Estado debe de intervenir en el mercado, regulando mediante una política económica, para corregir esta falla ya que dichos costos por contaminar no se ven reflejados en los precios de las transacciones económicas.

Es así que, para el presente estudio de investigación la opción más apta para que los agentes contaminadores internalicen el costo por contaminar, y por el mismo hecho de que, estos mismos originan un daño ambiental en perjuicio de la sociedad y tienen que compensarlo, son los impuestos ambientales.

Dicho esto, para el presente estudio se analizó desde el punto de vista del enfoque económico, las definiciones que abordan sobre este tema y describiendo los argumentos económicos que explican por qué la aplicación de un impuesto ambiental vehicular por parte del Estado solucionaría esta falla del mercado denominada “externalidad negativa”, con único propósito de proteger el medio ambiente.

2.2.6.2. La economía ambiental y la contaminación ambiental

La definición económica de contaminación se basa en la existencia de algún daño físico de los residuos al medio ambiente y de una repercusión en el hombre de ese daño. En términos económicos existe un costo externo o pérdida no compensada en el bienestar derivada de la emisión al aire o del vertido al agua o a la tierra de sustancias residuales. (Labandeira, Leon, & Vazquez, 2007, pág. 14)

Hoy en día, la contaminación sigue siendo un problema enorme que amenaza con agravarse como resultado del aumento del consumo de productos químicos artificiales, la quema de combustibles fósiles y las corrientes de desechos domésticos e industriales, están mermando la calidad del aire que respiramos. (Asamblea de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente, 2017)

Por ejemplo, según los cálculos de la Organización Mundial de la Salud, el 23% de todas las muertes registradas en el mundo 12,6 millones en 2012 se debe

a causas ambientales, y al menos 8,2 millones de ellas pueden atribuirse a enfermedades no transmisibles de origen medioambiental.

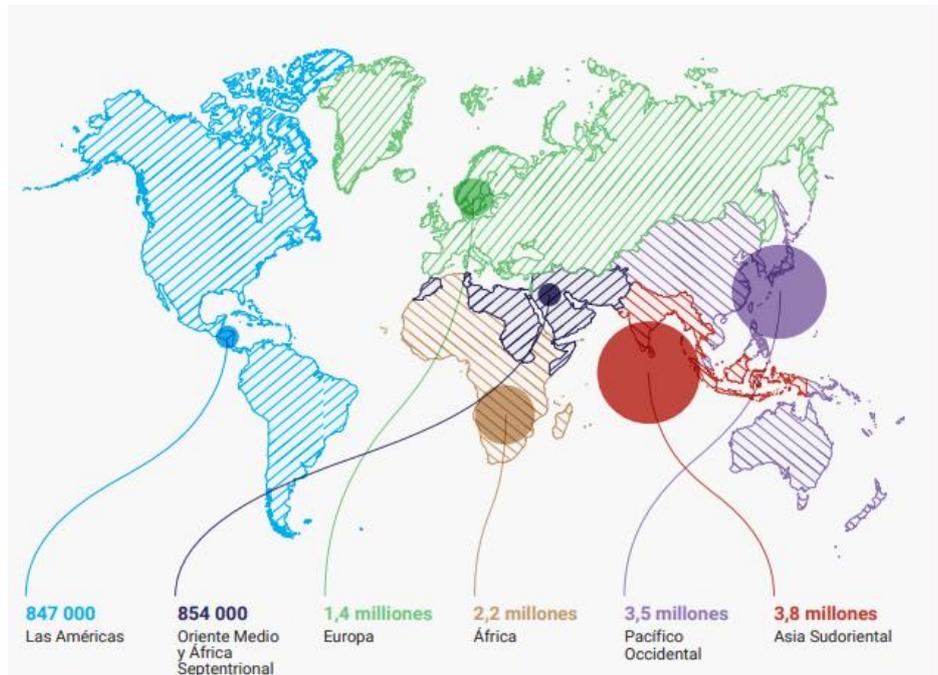


Figura 2 Número de Muertes Atribuibles a Factores Ambientales en 2012

Fuente: (Organización Mundial de la Salud, 2016)

Los países de ingresos bajos y medianos son los más afectados por las enfermedades relacionadas con la contaminación, que aquejan de forma desproporcionada a los niños.

La contaminación atmosférica se debe principalmente a la quema de combustibles fósiles y representa el mayor riesgo ambiental para la salud. Cada año mueren prematuramente cerca de 6,5 millones de personas a causa de la contaminación del aire interior y exterior, y 9 de cada 10 personas inhalan un aire exterior cuyo nivel de contaminación supera los valores considerados aceptables por la Organización Mundial de la Salud. (Asamblea de las Naciones

Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente, 2017)

Contundentemente, la contaminación tiene un costo económico considerable por las pérdidas de productividad, los gastos en atención sanitaria y los daños al medio ambiente. En 2013, los costos de la contaminación atmosférica para el bienestar mundial se estimaron en unos 5,11 billones de dólares norteamericanos. Los costos sociales de la mortalidad asociada a la contaminación atmosférica se estimaron en unos 3 billones de dólares; en lo que respecta a la contaminación del aire en lugares cerrados, la cifra es de 2 billones de dólares. (Asamblea de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente, 2017)

Se prevé que el costo económico de la contaminación, que ya es sustancial, aumente con el tiempo como resultado de la incidencia directa de la contaminación en la salud y las consecuencias conexas del debilitamiento de los medios de vida, en especial en las zonas rurales, y de los efectos a más largo plazo en los servicios de los ecosistemas que, a su vez, repercuten en las comunidades locales, las sociedades y las economías. (Asamblea de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente, 2017)

Por ende, la economía del medio ambiente trataría temas relacionados con la función del medio ambiente como receptor y asimilador de residuos, es decir, como sustentador de ciertos procesos bióticos y abióticos de recuperación y regeneración de subproductos derivados de los procesos de producción y consumo, de modo que la contaminación ambiental es su principal objeto de estudio. (Labandeira, Leon, & Vazquez, 2007, pág. 13)

Finalmente, desde la perspectiva de la económica se concluye que la contaminación ambiental es considerada una falla en el mercado denominado externalidad negativa (Rudnick, 2010)

Por tanto, se puede deducir que nos encontramos en un mercado no competitivo, pues existe un fallo al evidenciarse que hay un costo que no es asumido por el agente económico contaminador y que este costo recae sobre un tercero, la sociedad y el ecosistema, que no ha intervenido en aquellas actividades económicas degradantes hacia el medio ambiente y se ve afectado.

De este modo, la utilización de instrumentos jurídicos como los tributos ambientales ayudan a internalizar esos costos no asumidos por el agente económico, corrigiendo así esta falla existente en el mercado cumpliendo un rol de control en donde “quien contamina paga” que lograría reducir la contaminación ambiental en el parque automotor de Cajamarca.

2.2.6.3. Teoría de las externalidades

Para detallar más sobre esta falla de mercado denominada “externalidades”, se puede definir como efectos indirectos que tiene la producción o el consumo que efectúa un agente económico sobre la producción o el consumo que lleva a cabo otro agente económico y que a la vez no se transmiten a través del sistema de precios, por ello son un fallo del mercado y hay que solucionarlas. (Coase, 2011)

Por su parte, Pigou definió la externalidad como la diferencia entre el costo marginal neto privado y el costo marginal social de una actividad. (Pigou, 1946)

Consecuentemente, por lo señalado podemos entender que los efectos involuntarios en el bienestar de las terceras personas y empresas son denominadas externalidades que puede ser positivas cuando generan un

beneficio a otros y negativas cuando perjudican a terceros, de ahí que, las positivas no generan mayores problemas sino son las negativas en donde es necesaria su intervención, buscando internalizar estos costos que no se encuentran reflejados en el mercado.

Es por esto que Pigou prioriza la intervención del Estado a través de medidas correctivas, siendo estos los impuestos ambientales, en donde sustentaba que dichos impuestos daban el valor del costo social infringido en la actividad económica. (Pigou, 1946)

En un claro ejemplo, podemos decir que en el parque automotor de Cajamarca genera dos tipos de externalidades positivas y negativas. Las positivas serían la accesibilidad y la facilidad de vehículos que cualquier persona puede acceder para poder transportarse de un lugar a otro, tanto en transporte público como privado, otra externalidad positiva sería los bajos costos que se cobran por pasajes debido a la alta demanda de vehículos que existe en la ciudad. Por otro lado, también generan externalidades negativas que son indirectamente asumidas por la sociedad y el ecosistema, las cuales serían la emisión de gases contaminantes, el molesto ruido del claxon, el detestable tráfico y congestión en las calles, deterioro de la capa de ozono y a futuro enfermedades crónicas generadas por los gases emitidos por los vehículos.

Concluyentemente, podemos decir que una externalidad como su mismo nombre lo denomina son efectos externos de las acciones de ciertos individuos hacia terceros; siendo estos efectos un costo o beneficio como resultado de las actividades económicas de la producción y el consumo, que, si bien este beneficio no es retribuido al individuo que lo origina, tampoco el costo es

compensado, por lo que estos no quedan reflejados en el precio de las transacciones del mercado.

Asimismo, los impuestos ambientales ayudarían a reducir la contaminación ambiental ejerciendo un rol de control, pues el agente contaminador asuma ese costo por contaminar; y ante el riesgo existe la obligación de prevenir, en donde el agente económico se encontrará advertido de las consecuencias sus acciones, que es asumir el costo por contaminar dentro de sus costes de producción.

En definitiva, los impuestos ambientales son instrumentos económicos de carácter correctivo y estimulador, que permite salvaguardar los intereses de la sociedad en su conjunto a través del goce de un ambiente saludable y se justifica porque está orientado a disminuir la contaminación de los agentes contaminadores, logrando de esta manera preservar el medio ambiente.

2.2.7. Fundamentación de doctrinas jurídicas de los tributos ambientales

En nuestra sociedad el estado nos representa, dirige y regula las políticas de todo un país, es por ello que es el encargado de buscar permanentemente el bienestar de toda la sociedad.

De tal manera, siendo el fin dominante del estado buscar constantemente la armonía en la sociedad, este deberá buscar el bienestar de la sociedad preservando un medio ambiente limpio, sano y adecuado para el desarrollo de la vida humana.

Por lo tanto, el estado con el objetivo de lograr los fines confiados por la sociedad utilizará los instrumentos jurídicos necesarios con el fin de obtener comportamientos humanos deseados a través de mandatos. Es por ello que el derecho según el autor define como el medio de control social más acorde en lo que respecta a la contaminación ambiental en ese sentido, el Derecho puede crear para la sociedad un régimen de actividades y relaciones que garanticen el bien ecológico

como parte de la solución que el derecho asume frente a la contaminación ambiental trataremos, los ámbitos del Derecho administrativo, penal y tributario. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, pág. 28).

Por lo tanto, el Derecho ofrece una amplia gama de instrumentos jurídicos que nos sirven como medidas de cuidado y protección al medio ambiente.

2.2.7.1. Ramas del derecho como medida de protección al medio ambiente

Daniel Yacolca en su obra titulada “Derecho tributario ambiental”, detalla una interesante clasificación del Derecho, detallando instrumentos jurídicos enfocados en la búsqueda del cuidado de un medio ambiente sano, equilibrado y adecuado para la sociedad, en donde se resumirá lo expresado por el autor.

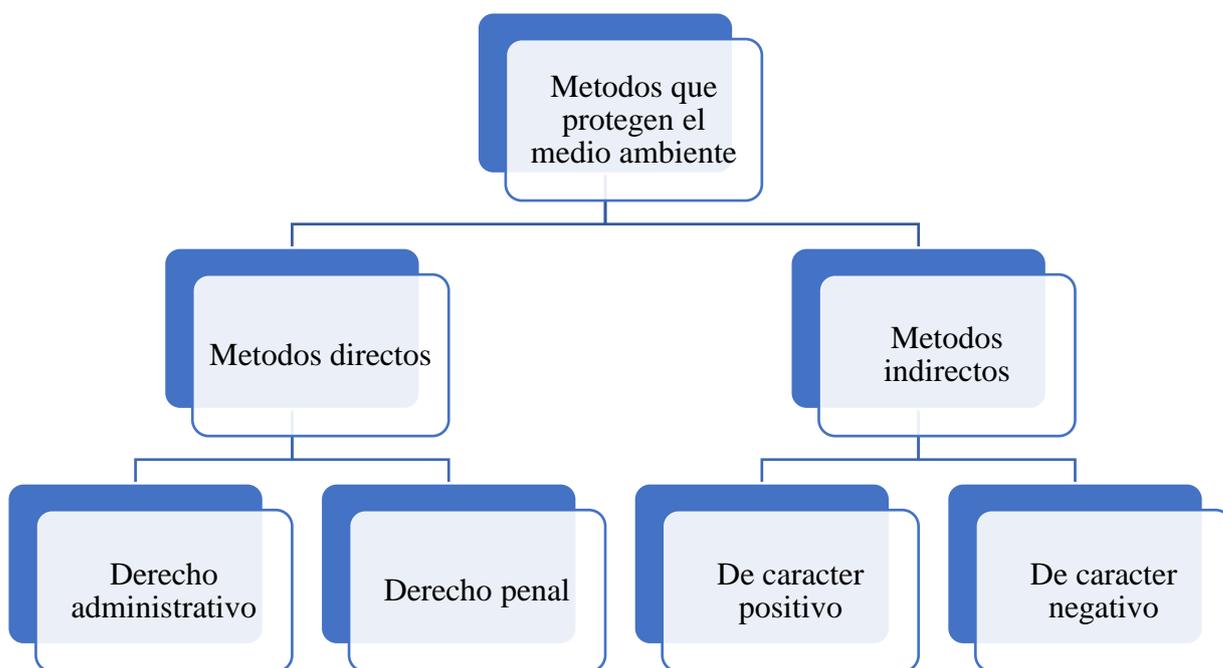


Figura 3 Ramas del Derecho como Medida de Protección al Medio Ambiente

Fuente: (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009)

A. *Métodos directos: Derecho administrativo y Derecho penal.*

(Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, pág. 39), Detalla que los mecanismos directos se aplican básicamente por medio del Derecho público, pues dependen de la acción de instituciones públicas, quienes son las que facultan la orden para la realización de una conducta específica para ser cumplida por los individuos de una sociedad. Por eso que esta clasificación de instrumentos jurídicos tiene una disposición de carácter administrativo.

Igualmente, Yacolca aclara que, como una consecuencia de lo anterior, es preciso desarrollar unos medios de índole coactiva que repriman los comportamientos de los particulares tendentes a vulnerar la reglamentación que se disponga; en definitiva, las medidas represivas, sanciones administrativas y penales, configuran el complemento necesario para dotar de virtualidad práctica a la normativa. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, pág. 40)

1. *Derecho administrativo.*

Son los instrumentos jurídicos que buscan el cumplimiento de una orden y/o mandato, establecido por las entidades públicas competentes, que se materializan a través la realización de una conducta determinada establecida en las disposiciones administrativas, con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental.

Así mismo, Yacolca recalca que existen dos tipos básicos de controles directos de la polución: en primer lugar, la fijación de estándares de calidad ambiental, que disponen unos límites de emisión de contaminantes y en segundo término, el establecimiento de regulaciones que prescriben el empleo obligatorio de determinados procesos productivos. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, pág. 40)

De la misma manera, menciona que, en cuanto a las normas ambientales administrativas, estos presentan una estructura jurídica similar a las de carácter penal, ya que describen una determinada conducta jurídica a realizar o a evitar y, en caso de infracción, regular la correspondiente consecuencia jurídica, en forma de multa o pérdida del derecho a obtener la licencia para ejercer la actividad que provoca el daño ambiental. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, pág. 40)

2. Derecho Penal.

Son los instrumentos jurídicos que se basan en el denominado delito ecológico en donde el bien común protegido es el medio ambiente.

Por lo cual, Yacolca nos precisa que la efectividad de este delito descansa más en la prevención que en la efectiva ampliación de la pena. No obstante, las sanciones penales deben estar acorde al daño causado al bien jurídico tutelado, que tiene carácter macro social, cuya relevancia y protección está referida a la propia existencia humana. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009)

B. Métodos indirectos: Derecho tributario

Yacolca explica que, ante la poca eficacia de los métodos directos, que buscan disminuir la contaminación ambiental, fue necesario aplicar otros métodos que el derecho no proporcionaba, por lo tanto, es necesario recurrir al Derecho tributario como medio más capaz para el fin mencionado. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009).

Es por esta razón que, los métodos indirectos son instrumentos jurídicos más mediáticos, ya que por su naturaleza estos no buscan exclusivamente

reducir los niveles de contaminación, por lo contrario, permiten al agente contaminador dar libertad para elegir y actuar sabiendo que tipo de consecuencias generara y serán de su absoluta responsabilidad, compensando así el perjuicio ocasionado.

De esta manera, se verá cómo es que los “principios de justicia”, “principio del deber de contribuir” y en el principio eje que es el “principio contaminador – pagador” están vinculados entre sí.

1. De carácter positivo: Elementos ambientales

Los métodos indirectos de carácter positivo son instrumentos jurídicos que tienen como objetivo motivar al particular a que evite el daño ambiental otorgándole una ayuda por parte del Estado para hacer más ligera su carga económica.

De esta manera, Yacolca menciona acerca de estos instrumentos jurídicos que se centran en ayudas financieras para el contaminador, por supuesto enmarcados en el ámbito del sector público, que se encarga de regularlos y distribuirlos, abarcándola propiamente en la materia del Derecho tributario. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, págs. 43-45)

Entonces, estas medidas de fomento se dividen en dos grupos, en razón de su conexión con el gasto y de los ingresos públicos, de esta manera son:

- *Medidas de fomento en el gasto público: Las ayudas y subvenciones públicas*

Se define como las ayudas y subvenciones públicas que se conceden a las empresas o particulares para que afronten los costos inherentes a favor de la descontaminación.

La subvención o ayuda pública se diseñarían en proporción al descenso de la cuantía de polución de una actividad determinada, por medio de una cantidad contaminación reducida.

De esta manera, el beneficiario tendría que cumplir con las condiciones específicas que se establezcan para poder gozar de ella, motivo para la realización de una conducta adecuada y provechosa para el medio ambiente.

Sin embargo, un exceso en la utilización de esta medida provocaría una sobrefinanciación, que impediría una correcta motivación de los sujetos contaminadores, pudiéndose enmascarar bajo la justificación ambiental todo tipo de ayudas económicas en favor de determinados sectores.

Lamentablemente, en países en vía de desarrollo y con un alto índice de corrupción sería incluso perjudicial en todo sentido. Por lo que aplicarlo en nuestro país es por el momento inadecuado e inviable, claro está que se puede incorporar en un largo plazo.

- *Medidas de fomento en los ingresos públicos: Beneficios fiscales como medidas tributarias.*

Por otro lado, otros incentivos de carácter positivo y dentro del marco tributario, son los ingresos públicos, constituidas principalmente por los beneficios fiscales y tributarios.

a. Exenciones en los tributos sobre la propiedad y la renta y acciones aplicables en algunos tributos.

Estos instrumentos son concretamente específicos sobre las exenciones establecidas en los tributos sobre la propiedad o la renta; dicho de otro modo, estos no se someterían al gravamen de la titularidad de ciertos bienes que contribuyan a salvaguardar la naturaleza, en los tributos que incidan sobre el patrimonio, o al rendimiento obtenido.

Algo semejante, se encontraría las deducciones aplicables en algunos tributos por la adquisición o renovación de tecnología, maquinaria o instalaciones que protejan y preserven el medio ambiente.

Por consiguiente, se motivaría su aplicación y se evitaría el exceso de carga económica para el empresario, de este modo se contribuiría de forma especial a la consecución de procesos productivos y tecnológicos respetuosos con la naturaleza.

Por la tanto, la aplicación de estas medidas si podría ser viable en nuestro país, porque se encuentra directamente vinculado con las inversiones propulsoras en tecnologías limpias que buscan la protección del medio ambiente.

b. Rebajas en el tipo de gravamen aplicable a los tributos.

Este siguiente punto, señala otra variante de los beneficios fiscales, la cual está constituida por la rebaja en el tipo de gravamen aplicable a los tributos afectos al consumo de los bienes pro ambiental, e indirectamente incitando al consumidor a elegir

entre productos ecológicos o no, originando que posteriormente se reduzca la exención o a la reducción en los elementos de cuantificación de los tributos.

Esta medida también es sugerente para su aplicación en nuestro país, ya que se puede direccionar al mercado en el sentido de que las empresas comercialicen productos que no contaminen el ambiente, y además incentivar a que se generen bienes alternativos o sustitutos de aquellos que por su naturaleza son contaminantes.

2. *De carácter negativo: tributos ambientales*

Los métodos indirectos de carácter negativo son instrumentos jurídicos que tienen como objetivo imponer una carga o costo para el agente contaminador por la generación de actividades perjudiciales al medio ambiente.

Estos instrumentos jurídicos, buscan castigar actuaciones degradantes al medio ambiente a través de la imposición de tributos que graven hechos, situaciones o actos que generen un perjuicio ambiental, como por ejemplo un impuesto ambiental vehicular.

No obstante, la consecución de los objetivos dependerá de incluir dentro del sistema tributario del país una serie de gravámenes que recaerá sobre las actividades contaminantes, de manera que genere estímulos para generar un cambio de conductas contaminantes por conductas ambientalmente responsables.

Es preciso mencionar, que estos instrumentos jurídicos cumplen dos principios importantes el principio de corrección y el principio de

prevención, y simultáneamente está comprendido dentro del principio de quien contamina paga, generando un estímulo para disminuir la capacidad de contaminación por parte de los particulares de una sociedad.

Por lo tanto, este instrumento jurídico es un desestímulo de carácter impositivo para disminuir la capacidad de contaminación que perseguiría la generación de cambios de conductas de los agentes económicos como medida de protección al medio ambiente (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009, pág. 29)

Definitivamente, después de lo descrito anteriormente, se puede evidenciar que los métodos indirectos son más apropiados que los métodos directos como medidas para la protección del medio ambiente.

En donde, la diferencia clave radica que los métodos indirectos dan libertad para elegir y ver la mejor opción para su interés, pero a la vez será responsable de su actuar, y si ocasiona algún daño ambiental, este tendrá que asumir ese costo por contaminar, y así cumpliendo con el principio de contaminador pagador, en donde consecuentemente estos fondos recaudados servirán para compensar el daño generado.

A modo de conclusión, se puede decir que el Derecho tributario es el método más adecuado para alcanzar el fin propuesto, pues es totalmente claro que es el instrumento jurídico con mejor opción de intervención para la lucha contra el cambio climático debido a su naturaleza jurídica es un impuesto ambiental.

2.2.7.2. El concepto doctrinario del tributo ambiental

Cristóbal Borrero sostiene que un tributo ambiental es un instituto jurídico que, por naturaleza, está encaminado a la obtención de recursos para el Tesoro

Público. Además, se caracteriza por su naturaleza contributiva y por cumplir una función fiscal, esta función permite a los entes públicos contar con recursos para atender por la vía del gasto a los fines constitucionales encomendados. (Borrero, 1999, pág. 112)

Por otro lado, Yacolca afirma que los tributos ambientales se han visto opacados por la confusión que se tiene con los tributos clásicos, considerando a los tributos ambientales como instrumentos exclusivamente recaudatorios, que generaría una mayor carga tributaria para los ciudadanos. (Yacolca, Derecho tributario ambiental, 2009)

Debido a esto, es importante poder distinguir el concepto entre un tributo clásico en comparación de un tributo ambiental, pues desde el punto de vista doctrinario existe una diferencia conceptual respecto a su naturaleza.

Así mismo, cabe señalar que en nuestro país solo existe un tributo ambiental a favor del plástico, y es por ello que se debe difundir de sus cualidades a la ciudadanía en general para su comprensión, ya que hablar de un impuesto ambiental no se trata de más tributos, por el contrario, se trata de un instrumento económico vinculado a la función extrafiscal del tributo en donde solo pagarían quienes contaminan, dicho de otra manera, quienes no contaminan estarían inafectos a tal impuesto.

En conclusión, debemos hacer entender a la sociedad en general que la existencia y aplicación de un nuevo impuesto ambiental es necesaria, justa y razonable para la protección del medio ambiente y la subsistencia de los seres vivos.

a) *El concepto clásico de un tributo*

El tributo es el recurso esencial de todo Estado constituido en el cual representa el principal ingreso fiscal para el abastecimiento de los gastos públicos, por ello, se puede decir que el tributo está encaminado a la obtención de recursos, permitiendo así a los entes públicos contar con recursos para atender por la vía de gasto a los fines constitucionales encomendados.

Villegas menciona que, los tributos son una prestación de dinero que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva en virtud de una ley, y para cubrir los gastos que le demande el cumplimiento de sus fines. (Villegas, 1990, pág. 67)

Según el (Centro Interamericano de Administración Tributaria, 2015, pág. 35) define a los tributos como las prestaciones pecuniarias que el estado exige en ejercicio de su potestad tributaria y como consecuencia de la realización del hecho imponible previsto en la ley, al que esta vincula el deber de contribuir, con el objeto de satisfacer necesidades públicas.

b) *El concepto de un tributo ambiental*

Desde la perspectiva del (Centro Interamericano de Administración Tributaria, 2015) art.2, comentario3. Los tributos extrafiscales su objetivo recaudatorio no es el más relevante, sino más bien el incentivar o desincentivar una determinada conducta, haciendo más o menos gravosa una determinada actividad de los particulares; tal es el caso de los tributos ambientales en los cuales el propósito es la protección del medio ambiente

a través de promover que los sujetos empleen vías alternativas menos dañinas al entorno.

Así mismo, (Borrero, 1999, pág. 224) conceptualiza que los tributos ambientales no se configuran conforme al principio de capacidad económica; tan sólo se acomodan a sus exigencias como sustrato de toda imposición, pues el criterio inspirador de su estructura jurídica es generalmente, el principio de "quien contamina, paga".

Además, este imputa las cargas tributarias en función de los costes ambientales provocados, y no en virtud de la capacidad económica del obligado tributario. Por ello, el pago de un impuesto ambiental vendrá a compensar los costes previamente provocados.

Algo semejante, define por su parte (Alarcon, 2011, pág. 965) acerca del tributo ambiental, como la prestación pecuniaria de carácter imperativo, cuya finalidad o legitimación se encuentra en la mejora o protección del medioambiente, además indica que existe una relación entre sus elementos estructurales y el nivel de perjuicio, y que a la vez estos comportamientos humanos puedan procurar al medio natural.

Con respecto, al tributo ambiental se tiene la misma concepción que un tributo clásico, sin embargo, existen ciertas diferencias, las cuales son: (a) La primordial función que ejerce es tener una finalidad extrafiscal, es decir, no se buscara el objetivo de recaudación, sino por el contrario se priorizara la función extrafiscal del cuidado al medio ambiente. No obstante, el tributo ambiental, aunque tenga una finalidad exclusivamente extrafiscal, no pierde su configuración contributiva, al menos como potencialidad ya que de esa disposición jurídica depende el éxito de la función extrafiscal.

(Borrero, 1999, pág. 123). (b) El hecho imponible de un impuesto ambiental es gravado a través de actos, hechos, actividades y/o entre otros generadores que repercutan de manera degradante al medio ambiente. Por ello, el hecho imponible de los tributos ambientales son los actos o hechos que inciden en la degradación del medio ambiente o por el consumo de productos contaminantes. (Borrero, 1999, pág. 260). (c) Y por supuesto, el principal principio de un tributo ambiental, es el principio “contaminador-pagador”, que, a diferencia del tributo clásico, que su principio eje es el de capacidad contributiva, a diferencia de un tributo ambiental está establecido por hechos imponibles que recae sobre operaciones económicas contaminantes y que la cuantía del mismo se determine en virtud del daño que producen los responsables de la degradación ambiental, desincentivando la actuación de actividades humanas contaminantes y por ende conduzcan al cambio de conductas ambientalmente responsables por parte de los agentes económicos.

Se concluye, un tributo ambiental es un instrumento jurídico, teniendo como objetivo la protección del medio ambiente y cuya función principal es la extrafiscal, aludiendo la función fiscal, algo secundario, como una aplicación necesaria y complementaria para producirse.

2.2.7.3. Finalidades del tributo

Entonces, la clásica definición mencionada anteriormente sobre un tributo, es que es un instrumento jurídico con el fin fiscal de recaudar ingresos para financiar los gastos públicos del Estado, sin embargo, el tributo puede servir

también para la consecución de fines no recaudatorios, con lo que daría existencia a los tributos con finalidad extrafiscal.

Por ende, los tributos dentro de actual la doctrina jurídica se pueden clasificar por el tipo de finalidad perseguida, por lo tanto, existen tributos con finalidad fiscal y extrafiscal.

a) *Tributos fiscales*

Héctor Villegas afirma que, tributos fiscales son una prestación de dinero que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva en virtud de una ley, y para cubrir los gastos que le demande el cumplimiento de sus fines. (Villegas, 1990, pág. 67)

Cristóbal Borrero define al tributo fiscal como un instituto jurídico que está encaminado a la obtención de recursos para el Tesoro Público. Además, se caracteriza por su naturaleza contributiva y por cumplir una función fiscal, esta función permite a los entes públicos contar con recursos para atender por la vía del gasto a los fines constitucionales encomendados. (Borrero, 1999, pág. 112)

Por consiguiente, se puede concluir que un tributo fiscal tiene como fin único solventar ingresos para el gasto público, en donde esa finalidad eminentemente es fiscal o recaudadora.

b) *Tributos extrafiscales*

Borrero menciona que, tanto los tributos extrafiscales como los tributos fiscales, tienen una estructura jurídica distinta, pero de igual manera respetan los parámetros diseñados por el deber de contribuir. Estos parámetros tributarios son aptos para intervenir en la realidad social con la

finalidad de alcanzar fines constitucionales, entre los que se encuentra la preservación del medioambiente. (Borrero, 1999, pág. 146)

Daniel Yacolca, afirma que la extrafiscalidad es un concepto integrado dentro de los tributos como una fuente de justicia, partiendo de la idea de igualdad colectiva, donde persigue los mismos objetivos constitucionales que la finalidad fiscal y su cualidad más esencial es su carácter instrumental. El tributo como instrumento de política social o económica, con el objetivo de llevar a cabo diversos fines de interés general, como por ejemplo la protección ambiental, la protección de la salud pública, fomento de la educación e investigación. (Yacolca, La evolución de la función extrafiscal de los tributos, 2016, pág. 395)

Arthur Cecil Pigou, quien, a través de su teoría de la economía de bienestar, propuso la creación de impuestos de índole ambiental. En este sentido, las ciencias económicas han concitado nociones de capital importancia para la sustentabilidad del desarrollo, entre ellas la determinación de la nueva falla de mercado asentada en lo que se denominó externalidades negativas. (Pigou, 1946)

Los tributos extrafiscales están dirigidos a la realización de mandatos constitucionales, pero que están configurados para el estímulo o desestímulo de determinadas conductas específicas para el interés estatal.

Definitivamente, el tributo tiene una finalidad extrafiscal si tiene un fin distinto a la que es recaudar, en el cual su fin real es poder orientar a estimular o desestimar conductas que el Estado considere perjudicial. Es por ello que esta investigación es de sumo interés la finalidad extrafiscal de

los tributos ambientales, pues se tiene como objetivo proteger al medio ambiente.

2.2.7.4. Los elementos esenciales del tributo ambiental

Para que exista el nacimiento de un tributo ambiental debe tener cuatro aspectos bien marcados y esenciales, que son el aspecto material, personal, temporal y espacial. Es por ello que detallaremos estos aspectos que debe contener todo tributo ambiental al momento de su configuración jurídica – técnica:

a) Aspecto material

El estado como legislador al momento de configurar un impuesto ambiental se encuentra, con el problema de determinar qué acto, hecho o situación establece como hecho generador que incida negativamente en el medio ambiente. Ahora, el impuesto ambiental mostrara algunas particularidades, como, por ejemplo, no se configura jurídicamente en función del principio de capacidad económica, sino por el contrario, el principio de “quien contamina - paga” se presenta como el criterio de justicia informador de su estructura jurídica. (Borrero, 1999, pág. 229)

b) Aspecto personal:

El sujeto activo son los entes públicos de un Estado que en uso de su potestad tributaria busca el cómo fin la protección del medio ambiente, y el sujeto pasivo son los responsables de la degradación del medio ambiente dentro del marco del deber de contribuir a la reparación del daño causado, quienes serían los propietarios de vehículos.

c) Aspecto temporal

Es el hecho, acto o situación en que determina el momento exacto que se generará el hecho imponible, donde dará origen al impuesto ambiental después de generado la degradación ambiental. A este momento se le denomina devengo, que alude a la secuencia temporal en la que se entiende realizado plenamente el hecho imponible. (Borrero, 1999, pág. 240)

d) Aspecto espacial

Borrero menciona que, la fuente de contaminación puede encontrarse en un territorio concreto, y, en consecuencia, sometida al poder tributario vigente en el mismo (Borrero, 1999, pág. 238). Por ello el aspecto espacial grava la determinación territorial de en donde sucederá el hecho tributario, por lo que, la implementación de un impuesto ambiental en el Perú el hecho, acto, actividad o situación de degradación ambiental objeto del aspecto material deberá realizarse dentro del territorio peruano.

2.2.7.5. Principio de contaminador – pagador

El principio de contaminador – pagador es el principio eje y fundamental de los tributos ambientales, por ello mencionaremos algunas definiciones existentes.

Este fundamento concuerda con lo referido al análisis económico del problema ambiental, acerca de los fallos de mercado y la necesidad de "internalizar" los efectos externos negativos que causan perjuicios a la sociedad, es por ello que "se trata de hacer pagar a quien utilice o consuma bienes ambientales el costo real que el agotamiento o deterioro de tales bienes tienen para la Sociedad" (Borrero, 1999, pág. 48)

Rafael Valenzuela, en la revista de la CEPAL n°45, menciona que básicamente el principio de “El que contamina, paga” los responsables de contaminar, deben pagar el costo de las medidas necesarias para evitar o reducir esa contaminación de manera de cumplir con las normas y medidas de calidad ambiental. (CEPAL, 1991, pág. 77)

Por último, Pigou detalla que el principio de contaminador – pagador permite corregir las externalidades, donde los costos sociales generados por la contaminación del medio ambiente sean asumidos por los productores, internalizándolos dentro de sus costos de producción. (Pigou, 1946)

Para resumir, se puede concluir que el principio contaminador – pagador debe ser entendido como un mecanismo de carácter sancionador y regulador para la sociedad, y así poder desincentivar conductas ambientales irresponsables, que serían letales para nuestro medio ambiente en un futuro.

2.2.7.6. Bases jurídicas para la implementación de un tributo ambiental en el Perú

A. Constitución política del Perú -1993

Según la (Constitucion Política del Peru, 1993)en los artículos presentados, fundamenta, demuestra y defiende a la convivencia armónica entre la persona y el medio ambiente.

Artículo 2 – Inciso 22.- *“Toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.”*

En el capítulo I de la constitución política del Perú, denominada “Derechos fundamentales de la persona”, identifica y exige al estado que gozar de un ambiente sano en nuestra sociedad no es tan solo una condición básica, sino también un derecho y una ley interpretada por nuestra constitución

Artículo 66°.- *“Los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano en su aprovechamiento”*

Artículo 67°.- *“El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales.”*

Artículo 68°: - *“El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas.”*

Artículo 69°.- *“El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada.”*

En el Capítulo II de la Constitución Política del Perú, denominada “Del ambiente y los recursos renovables”, hace hincapié única y exclusivamente a la preservación del medio ambiente en el Perú, además de como el estado está obligado a conservarlo por ley.

Por lo tanto, la Constitución Política del Perú de acuerdo a lo expuesto, da el visto bueno para la implementación de instrumentos jurídicos para fines de protección del medio ambiente, es por ello que un tributo ambiental, desde su configuración jurídica es acorde y necesario.

B. Ley N° 28611 - Ley General del Ambiente

La (Ley general del ambiente - N°28611, 2005) expresa mediante estos artículos, el énfasis en el cuidado y preservación del medio ambiente, estando involucrados la sociedad, empresas y el mismo estado, por ende, desde este marco se entiende que se encuentra abierta la posibilidad de crear un tributo ambiental, necesarios para promover un cambio de conductas ambientalmente responsables el cual traería como consecuencia la protección del medio ambiente.

✓ **Artículo 4°. - De la tributación y el ambiente**

El diseño del marco tributario nacional considera los objetivos de la Política Nacional Ambiental, promoviendo conductas ambientalmente responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, la conservación, aprovechamiento sostenible y recuperación de los recursos naturales, así como el desarrollo y uso de tecnologías apropiadas y de prácticas de producción limpia en general.

✓ **Artículo 74.- De la responsabilidad general**

Todo titular de operaciones es responsable por las emisiones, efluentes, descargas y demás impactos negativos que se generen sobre el ambiente, la salud y los recursos naturales, como consecuencia de sus actividades. Esta responsabilidad incluye los riesgos y daños ambientales que se generen por acción u omisión.

✓ **Artículo 85.- De los recursos naturales y del rol del Estado**

85.1. El Estado promueve la conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales a través de políticas, normas, instrumentos y acciones de desarrollo, así como, mediante el otorgamiento de derechos, conforme a los límites y principios expresados en la presente Ley y en las demás leyes y normas reglamentarias aplicables.

85.2. Los recursos naturales son Patrimonio de la Nación, solo por derecho otorgado de acuerdo a la ley y al debido procedimiento pueden aprovecharse los frutos o productos de los mismos, salvo las excepciones de ley. El Estado es competente para ejercer

funciones legislativas, ejecutivas y jurisdiccionales respecto de los recursos naturales.

85.3. La Autoridad Ambiental Nacional, en coordinación con las autoridades ambientales sectoriales y descentralizadas, elabora y actualiza permanentemente, el inventario de los recursos naturales y de los servicios ambientales que prestan, estableciendo su correspondiente valorización.

✓ ***Artículo 113.- De la calidad ambiental***

113.1. Toda persona natural o jurídica, pública o privada, tiene el deber de contribuir a prevenir, controlar y recuperar la calidad del ambiente y de sus componentes.

113.2. Son objetivos de la gestión ambiental en materia de calidad ambiental:

- a. Preservar, conservar, mejorar y restaurar, según corresponda, la calidad del aire, el agua y los suelos y demás componentes del ambiente, identificando y controlando los factores de riesgo que la afecten.
- b. Prevenir, controlar, restringir y evitar según sea el caso, actividades que generen efectos significativos, nocivos o peligrosos para el ambiente y sus componentes, en particular cuando ponen en riesgo la salud de las personas.
- c. Recuperar las áreas o zonas degradadas o deterioradas por la contaminación ambiental.
- d. Prevenir, controlar y mitigar los riesgos y daños ambientales procedentes de la introducción, uso, comercialización y

consumo de bienes, productos, servicios o especies de flora y fauna.

- e. Identificar y controlar los factores de riesgo a la calidad del ambiente y sus componentes.
- f. Promover el desarrollo de la investigación científica y tecnológica, las actividades de transferencia de conocimientos y recursos, la difusión de experiencias exitosas y otros medios para el mejoramiento de la calidad ambiental.

✓ **Artículo 123.- De la investigación ambiental científica y tecnológica**

La investigación científica y tecnológica está orientada, en forma prioritaria, a proteger la salud ambiental, optimizar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y a prevenir el deterioro ambiental, tomando en cuenta el manejo de los fenómenos y factores que ponen en riesgo el ambiente; el aprovechamiento de la biodiversidad, la realización y actualización de los inventarios de recursos naturales y la producción limpia y la determinación de los indicadores de calidad ambiental.

C. Ley N° 26839 - Ley sobre la conservación y aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica

(Ley N° 26839 - Ley sobre la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, 1997) norma la conservación de la diversidad biológica y la utilización sostenible de sus componentes en concordancia con los artículos 66° y 68° de la Constitución Política del Perú.

✓ **Artículo 3**

En el marco del desarrollo sostenible, la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica implica:

- a) Conservar la diversidad de ecosistemas, especies y genes, así como mantener los procesos ecológicos esenciales de los que dependen la supervivencia de las especies.
- b) Promover la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de la diversidad biológica.
- c) Incentivar la educación, el intercambio de información, el desarrollo de la capacidad de los recursos humanos, la investigación científica y la transferencia tecnológica, referidos a la diversidad biológica y a la utilización sostenible de sus componentes.
- d) Fomentar el desarrollo económico del país en base a la utilización sostenible de los componentes de la diversidad biológica, promoviendo la participación del sector privado para estos fines.

✓ **Artículo 4**

El Estado es soberano en la adopción de medidas para la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica. En ejercicio de dicha soberanía el Estado norma y regula el aprovechamiento sostenible de los componentes de la diversidad biológica.

✓ **Artículo 5**

En cumplimiento de la obligación contenida en el Artículo 68 de la Constitución Política del Perú, el Estado promueve:

- a) La priorización de acciones de conservación de ecosistemas, especies y genes, privilegiando aquellos de alto valor ecológico, económico, social y cultural identificados en la Estrategia Nacional sobre Diversidad Biológica a que se refiere el Artículo 7 de la presente ley.

- b) La adopción de un enfoque integrado para el manejo de tierras y agua, utilizando la cuenca hidrográfica como unidad de manejo y planificación ambiental.
- c) La conservación de los ecosistemas naturales, así como las tierras de cultivo, promoviendo el uso de técnicas adecuadas de manejo sostenible.
- d) La prevención de la contaminación y degradación de los ecosistemas terrestres y acuáticos, mediante prácticas de conservación y manejo.
- e) La rehabilitación y restauración de los ecosistemas degradados.
- f) La generación de condiciones, incluyendo los mecanismos financieros, y disposición de los recursos necesarios para una adecuada gestión de la diversidad biológica.
- g) La adopción de tecnologías limpias que permitan mejorar la productividad de los ecosistemas, así como el manejo integral de los recursos naturales.
- h) La incorporación de criterios ecológicos para la conservación de la diversidad biológica en los procesos de ordenamiento ambiental y territorial.
- i) Esfuerzos cooperativos e iniciativas conjuntas entre el sector público y privado para la conservación de la diversidad biológica y la utilización sostenible de sus componentes.

✓ **Artículo 6.**

El Estado adoptará medidas, tales como instrumentos económicos y otros, para incentivar la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica.

De tal manera que, la presente ley incentiva a evitar el deterioro de la diversidad biológica originada por la contaminación al medio ambiente, además impulsa a adoptar instrumentos económicos para incentivar la conservación de la diversidad biológica, es por ello que esta ley apoya a la creación de un impuesto ambiental a favor del medio ambiente.

D. Ley N° 30884 – Ley que regula el plástico de un solo uso y los recipientes o envases descartables

El impuesto al consumo de las bolsas de plástico entro en vigencia el pasado 1 de agosto del año 2019, y conjuntamente con el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Educación y los gobiernos descentralizados buscan la sensibilización por parte de la sociedad para poder contrarrestar los efectos adversos que producen en el ambiente las bolsas, además de generar el compromiso ambiental e incorporar en los alcances de la presente ley a todas las empresas fabricantes, importadoras y distribuidoras de bolsas. (LEY N° 30884 - Ley que regula el plástico de un solo uso y los recipientes o envases descartables, 2018)

✓ ***Artículo 12. Impuesto al consumo de las bolsas de plástico***

12.2. El impuesto al consumo de las bolsas de plástico grava la adquisición bajo cualquier título de bolsas de plástico cuya finalidad sea cargar o llevar bienes enajenados por los establecimientos comerciales o de servicios de contribuyentes del IGV que las distribuyan.

12.3. Son sujetos del impuesto al consumo de las bolsas de plástico, en calidad de contribuyentes, las personas naturales o jurídicas que opten por adquirir bajo cualquier título las bolsas plásticas cuya finalidad sea cargar

o llevar bienes enajenados por los establecimientos comerciales o de servicios que las distribuyan.

12.4. La obligación tributaria del impuesto al consumo de las bolsas de plástico se origina en el momento de la adquisición de las bolsas de plástico.

12.5. La cuantía del impuesto al consumo de las bolsas de plástico es gradual y se aplica por la adquisición unitaria de bolsas de plástico, de acuerdo con el siguiente cronograma: S/ 0.10 en el 2019, S/ 0.20 en el 2020, S/ 0.30 en el 2021, S/ 0.40 en el 2022 y S/ 0.50 en el 2023 y años subsiguientes.

12.6. Los establecimientos comerciales y de servicios consignan en el comprobante de pago correspondiente la cantidad de bolsas entregadas y la cuantía total del impuesto al consumo de las bolsas de plástico percibido el cual no forma parte de la base imponible del impuesto general a las ventas.

12.7. El impuesto al consumo de las bolsas de plástico es cobrado por la persona natural y/o jurídica sujeta del Impuesto General a las Ventas que transfiera las bolsas de plástico en el momento de la emisión del comprobante de pago correspondiente. Las personas naturales y/o jurídicas sujetas del Impuesto General a las Ventas que transfieran bolsas de plástico bajo cualquier título, son agentes de percepción del impuesto.

12.8. El impuesto al consumo de las bolsas de plástico es declarado y pagado por los agentes de percepción con periodicidad mensual, conforme lo establece el artículo 29 del Código Tributario, y de conformidad con lo dispuesto por el reglamento y las demás normas complementarias. El importe del impuesto es cancelado en moneda nacional.

12.9. El impuesto al consumo de las bolsas de plástico constituye ingreso del tesoro público y su administración le corresponde a la SUNAT.

Entonces, la presente ley busca concretar el derecho que tiene toda persona de gozar de un ambiente sano, equilibrado y adecuado para su convivencia, reduciendo para ello el impacto generado por el plástico de un solo uso.

Definitivamente, este es un “supuesto” impuesto ambiental, el primero y único creado en el Perú, que tiene como finalidad desincentivar conductas contaminantes para el medio ambiente, pero en realidad es una institucionalización de las ventas plásticas en supermercados, ya que ellas tienen todos sus productos en recipientes plásticos listas para venderse.

Una de las características primordiales de un impuesto ambiental, es la extrafiscalidad, y este impuesto al plástico es meramente recaudatorio. Es por ello que la creación de un nuevo impuesto ambiental para nuestra sociedad debe ser debidamente estructurado y por supuesto con visiones verdaderas de preservar el medio ambiente en que convivimos.

2.2.8. Fundamentación social de los tributos ambientales

2.2.8.1. Acuerdos internacionales sobre la protección del medio ambiente

A. Convenio sobre la diversidad biológica – 1992

(Organismo de las Naciones Unidas, 1993) El Convenio sobre la Diversidad Biológica es un tratado internacional jurídicamente vinculante, que se firmó el 5 de junio de 1992, en la Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro, y que entró en vigencia el 29 de diciembre de 1993; en la actualidad cuenta con 193 Partes.

Su objetivo principal es incitar medidas que conduzcan a un futuro sostenible, lo cual comprende la conservación de la diversidad biológica, la utilización

sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos Por ende, este es un acuerdo social entre Estados que impulsa la regulación de conductas de los agentes económicos y que permita la aplicación de los impuestos ambientales para la consecución de dicho fin.

B. La conferencia de las partes (COP)

(Organización Meteorológica Mundial, s.f.) La Conferencia de las Partes (CP) es el órgano decisorio responsable de supervisar y examinar la aplicación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Un total de 197 naciones y territorios, denominados Partes, se han adherido a la Convención. La CP se ha reunido anualmente desde 1995.

Es así que hasta la actualidad se han llevado a cabo XXIV Conferencias de partes (COP) las cuales han sido celebradas en diversos países como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 2
Sedes de las COP

SEDE	CP	AÑO
Berlín/Alemania.	CP 1	1995
Ginebra/Suiza.	CP 2	1996
Kioto/Japón.	CP 3	1997
Buenos Aires/Argentina.	CP 4	1998
Bonn/Alemania.	CP 5	1999
La Haya y Bonn/Alemania.	CP 6	2000
Marrakech/Marruecos.	CP 7	2001
Nueva Delhi/India.	CP 8	2002
Milán/Italia.	CP 9	2003

Buenos Aires/Argentina.	CP 10	2004
Montreal/Canadá.	CP 11	2005
Nairobi/Kenia.	CP 12	2006
Bali/Indonesia.	CP 13	2007
Poznan/Polonia.	CP 14	2008
Copenhague/Dinamarca.	CP 15	2009
Cancún/México.	CP 16	2010
Durban/ Sudáfrica.	CP 17	2011
Doha/Catar.	CP 18	2012
Varsovia/Polonia.	CP 19	2013
Lima/Perú.	CP 20	2014
Paris/Francia.	CP 21	2015
Marrakech/Marruecos.	CP 22	2016
Bonn/Alemania.	CP 23	2017
Katowice/Polonia.	CP 24	2018

Nota: Las COP son conferencias y acuerdos que se dan todos los años en distintas sedes.

Fuente: (Organismo de las Naciones Unidas, 2015)

De manera concisa se mencionará los principales aspectos de los acuerdos y resultados de las últimas COP que se realizaron en Kioto, Perú y Francia respectivamente:

C. COP 3 - Kioto 1997

(Organismo de las Naciones Unidas, 1997) La Tercera Conferencia de las Partes (COP 3) es la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) que se llevó a cabo en la ciudad de Kioto, que fue adoptado el 11 de diciembre de 1997 en Kioto y aplicado el 16 de febrero de 2005.

El Protocolo de Kioto fue creado para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), que causan el calentamiento global. Es un instrumento para poner en práctica lo acordado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

En este acuerdo los Estados buscan reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, en el planeta y promueve el crecimiento sustentable de los países en desarrollo, de modo que, el impuesto ambiental como medida correctiva sería acorde a dicha necesidad.

Es así, que este protocolo ha logrado que los gobiernos suscribientes establezcan leyes y políticas para cumplir sus compromisos ambientales, que las empresas tengan al medio ambiente en cuenta al tomar decisiones de inversión y además fomentar la creación del mercado del carbono, cuyo fin es lograr la reducción de emisiones al menor costo.

Asimismo, el Protocolo de Kioto propone objetivos y compromisos obligatorios relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero para las principales economías mundiales que lo han aceptado.

D. COP20 – Lima 2014:

(Ministerio del Ambiente del Perú, 2014) La Vigésima Conferencia de las Partes (COP 20) es la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) que se llevó a cabo en la capital del Perú del 1 al 12 de diciembre de 2014; reuniendo alrededor de 15,000 representantes de grupos de interés de 194 países, a presidentes y ministros de todo el mundo que tuvieron como agenda y objetivo buscar soluciones para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la atmósfera.

Siendo los principales acuerdos según lo publicado por la COP20 los siguientes:

- a) La firma del documento denominado “Llamado de Lima para la Acción Climática”, dicho documento encuentra un balance para acelerar la acción climática y lograr el objetivo común de no exceder los 2 grados de temperatura a nivel mundial global.
- b) El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, cuyo fin es evitar las discrepancias entre países desarrollados y en desarrollo, en especial con las denominadas “economías emergentes”, en su aplicación, al tomarse en cuenta las diferentes circunstancias nacionales.
- c) Se reconoce la necesidad de Financiamiento Climático, para el desarrollo de sus Planes Nacionales de Adaptación (NAP) en países vulnerables, por lo que se acordó que los países desarrollados brinden financiamientos a los países en vías de desarrollo; asimismo, se fortaleció el trabajo de los distintos fondos e instituciones bajo la Convención y el otorgamiento de lineamientos para la movilización de recursos financieros a largo plazo, así como para su monitoreo y reporte.
- d) Se aprobó un Plan de Trabajo sobre Género, calificado como histórico, que busca promover la participación activa de las mujeres en los ámbitos de la CMNUCC y fortalecer el trabajo de empoderamiento para convertirlas en agentes importantes de cambio en favor del medio ambiente.

- e) Declaración Ministerial en educación y sensibilización, en donde las partes de cada país se comprometen a implementar y fortalecer políticas de sensibilización y educación sobre el cuidado del medio ambiente.

Asimismo, los resultados de la COP que involucran a nuestro país, y que fueron presentados en el informe del Ministerio de Ambiente, son los siguientes:

- a) **Financiamiento en un Transporte Sostenible:** Se aprobó el financiamiento vía prestamos por un valor de US\$750 millones otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima, cuyo objetivo es lograr un transporte más sostenible y menos contaminante.
- b) **Protocolo Verde:** Una iniciativa que impulsa la transición a una economía verde regulando los servicios financieros en el país para la promoción de inversiones y proyectos sostenibles con el ambiente.
- c) **AgendAmbiente 2015/2016:** El cual busca difundir los alcances y compromisos asumidos por las diversas instituciones en relación al cambio climático, diversidad biológica, gobernanza ambiental, y calidad ambiental.
- d) **Energía Limpia:** Se estableció el Plan Nacional de Energía al 2025, donde se determina la meta de llegar al 15% en eficiencia energética y 60% de renovables. Para su logro, se presentó un programa de medio millón de paneles solares para poblaciones aisladas y se amplió el Programa de cocinas mejoradas y familias sin humo, entre otros.
- e) **Pesca responsable y sostenible:** Que tiene el propósito de que los actores involucrados en la actividad pesquera y la ciudadanía en general apoyen en la vigilancia y control para una pesca responsable.

- f) **Financiamiento para la Conservación de Bosques:** Es un acuerdo entre Perú, Alemania y Noruega, firmado durante la Cumbre del Clima de Nueva York, con el fin de apoyar en la tarea de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de la deforestación y la degradación de los bosques en las regiones amazónicas.

E. COP21 – Paris 2015

(Organismo de las Naciones Unidas, 2015) La Vigésimo primera Conferencia de las Partes (COP 21) es la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) que se llevó a cabo en la capital de Francia del 30 de noviembre al 11 de diciembre de 2015; albergando un alrededor de 45 000 participantes, entre ellos 25.000 delegados oficiales de los gobiernos, organizaciones intergubernamentales, organismos de la ONU, las ONG y sociedad civil.

La COP21, París 2015, tuvo como objetivo lograr un acuerdo vinculante y universal sobre el clima, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, llegándose a acordar los siguientes puntos:

- a) Se establece como meta mantener el incremento de la temperatura muy por debajo de 2 grados centígrados y realizar esfuerzos para evitar que la temperatura se incremente más de 1.5 grados centígrados
- b) Reconoce que se debe aumentar la capacidad para adaptarnos a los efectos adversos del cambio climático impulsando un desarrollo resiliente y con bajas emisiones de carbono.
- c) Se determina que todos los países deberán presentar contribuciones nacionales de mitigación cada 5 años, estas contribuciones deben de promover integridad ambiental, transparencia, idoneidad, comparabilidad,

integración de todas las variables y consistencia, a fin de evitar el doble conteo de acciones.

- d) Pérdidas y daños: Creación de un fondo especial para ayudar financieramente a los países vulnerables, para recuperarse de los grandes impactos generados por el cambio climático.
- e) Desarrollo y transferencia de tecnología: Se acordó que el desarrollo de nuevas tecnologías limpias debe ser compartirlas con los países en desarrollo.
- f) Fortalecimiento de capacidades: La construcción de capacidades dentro del marco de la CMNUCC que buscar destinar ayuda a los países menos desarrollados para realizar una transición hacia una economía limpia en dichos países, mediante el diseño de planes de adaptación y mitigación para sus regiones, así como facilitar el acceso a la financiación y otros como fomentar la educación y la conciencia ciudadana, de acuerdo con los intereses de cada país receptor.
- g) Compromiso de ciudades y regiones a reducir 1.500 millones de toneladas de emisiones para 2020.

Se puede afirmar que, existe en nuestra sociedad a través de estos convenios y tratados de fundamento social, se pueden incorporar a los tributos ambientales como una alternativa de intervención frente al cambio climático.

Además, detallar que la Conferencia de Partes, ha servido de foro para poder presentar las diversas alternativas, proyectos, planes e incentivos que busquen reducir las emisiones de gases de efectos invernadero a nivel mundial, en donde se aprecia que los tributos ambientales son la mejor alternativa de solución.

Finalmente, nuestro país al ser suscriptor de dichos acuerdos mencionados, se viabilizaría de mejor manera la aplicación de los tributos ambientales en nuestro país.

2.2.8.2. Experiencia Internacional en Impuestos Ambientales

En la presente investigación establece la propuesta de crear e incorporar un impuesto ambiental, como parte de la solución a la problemática de la contaminación, y para ello es importante comparar las legislaciones vigentes de diversos países respecto a la existencia de tributos ambientales de la misma naturaleza, con la finalidad de conocer su estructura jurídica y tributaria, para así ver la posibilidad de poder implementarlos en nuestro país.

A. Ecuador - Impuesto a la contaminación vehicular (IACV)

La República del Ecuador mediante (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011), que fue aprobada en noviembre del 2011, con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes generadas por el uso de vehículos motorizados del transporte terrestre. Además, es preciso mencionar que el Estado ecuatoriano se encuentra en la búsqueda plena de cambiar hábitos de consumo, dejando en segundo plano la recaudación.

- ✓ **Objeto Imponible:** Créase el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) art xxx.
- ✓ **Hecho generador:** El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) art xxx.

- ✓ **Sujeto Activo:** El Estado Ecuatoriano administrado por el servicio de rentas internas (SRI). (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011)art xxx.
- ✓ **Sujeto Pasivo:** Son sujetos pasivos del IACV las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011)art xxx.
- ✓ **Exenciones:** Están exonerados del pago de este impuesto los siguientes vehículos motorizados de transporte terrestre:
 - a. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República;
 - b. Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
 - c. Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente Reglamento; Las ambulancias y hospitales rodantes;
 - d. Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente Reglamento; Los vehículos eléctricos; y,

e. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) art xxx.

- ✓ **Base Imponible y tarifa:** La base imponible de este impuesto corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla:

Tabla 3
Base imponible del IACV

N°	Tramo cilindraje – Automóviles y motocicletas	\$ / cc.
1	Menor a 1500 cc.	0.00
2	1501 – 2000 cc.	0.08
3	2001 – 2500 cc.	0.09
4	2501 – 3000 cc.	0.11
5	3001 – 3500 cc.	0.12
6	3501 – 4000 cc.	0.24
7	Mas de 4000 cc.	0.35

Nota: El cálculo de la base imponible para el IACV está en base al volumen de los motores.

Fuente: (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011).

- ✓ **Factor de Ajuste:** El factor de ajuste es un porcentaje relacionado con el nivel potencial de contaminación ambiental provocado por los vehículos motorizados de transporte terrestre, en relación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) art xxx, conforme el siguiente cuadro:

Tabla 4
Factor de ajuste

N°	Tramo de Antigüedad (años) – Automóviles	Factor
1	menor a 5 años	0%
2	de 5 a 10 años	5%
3	de 11 a 15 años	10%
4	de 16 a 20 años	15%
5	mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Nota: El nivel de contaminación establecido en el Ecuador está establecido por los años de antigüedad del vehículo

Fuente: (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011).

- ✓ **Cuantía del Impuesto:** La liquidación de este impuesto la realizará el Servicio de Rentas Internas; para tal efecto, se aplicará la siguiente fórmula:

$$\text{IACV} = [(b - 1500) t] (1+FA)$$

Donde:

B = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

T = valor de imposición específica

FA= Factor de Ajuste

En ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del respectivo vehículo, que conste en la Base de Datos del Servicio de Rentas Internas, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) art xxx.

Ejemplo de cálculo:

$$\text{IACV} = [(b - 1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2600 - 1500) * 0.11] (1+0.05)$$

$$\text{IACV} = 127.05$$

Cilindraje del vehículo: 2600

Año del modelo: 2013 Vehículo regular

IACV= \$127.05 en el año 2019

- ✓ **Responsabilidad solidaria:** Quien adquiera un vehículo cuyo anterior propietario no hubiere cancelado el impuesto a la contaminación ambiental vehicular por uno o varios años, será responsable por el pago de las obligaciones adeudadas, sin perjuicio de su derecho a repetir el pago del impuesto en contra del anterior propietario. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) art xxx

En Ecuador, de acuerdo a distintos estudios realizados en sus principales ciudades, se logró determinar que gran parte de la emisión de contaminantes, en especial de CO₂, proviene del sector del transporte. El incremento de vehículos en los últimos años, la falta de mantenimiento y la antigüedad de los mismos ha sido el causante principal del aumento considerable en la concentración de contaminantes emitidos a la atmósfera.

Asimismo, las consecuencias graves de la contaminación atmosférica es el daño de la capa de ozono y la producción de gases de efecto invernadero, entre los que se encuentra el CO₂, que contribuye de manera significativa al calentamiento global, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico

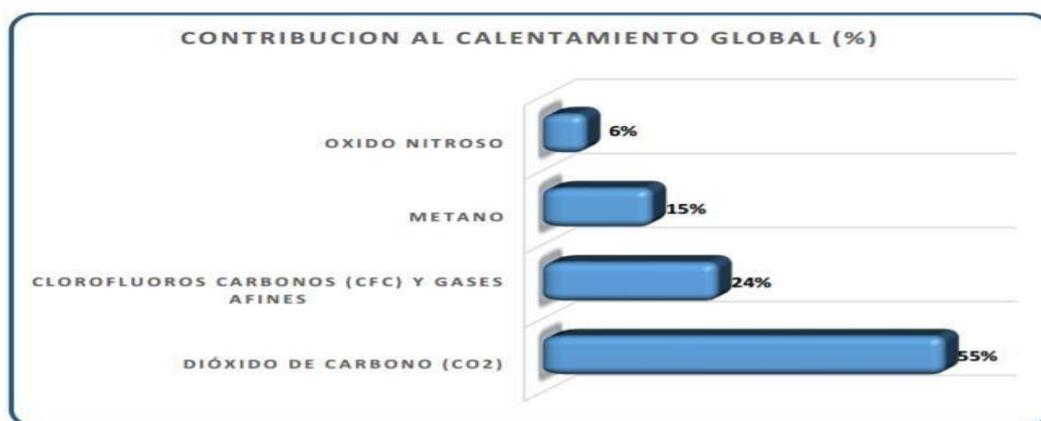


Figura 4 Contribución de Gases de Efecto Invernadero al Calentamiento Global

Fuente: (Situación del Ecuador: Impuestos vigentes y niveles de contaminación, 2012)

Desde el 2012 hasta el 2015 estuvieron vigentes los descuentos al "impuesto verde" e incluso ese beneficio de la rebaja del 50% se amplió hasta el 2018, según consta en el Suplemento del Registro Oficial 652, del 18 de diciembre del 2015. Por lo que desde el 2019 los propietarios que recibían ese descuento deberán pagar ahora el valor completo por ese impuesto. (Cruz, 2019)

B. Chile – Impuestos verdes a las fuentes fijas

(Ley 20780, art 8°, 2014) En el marco de la actual política de descontaminación del país y de la reforma tributaria impulsada por el gobierno del Michelle Bachelet, se incorporó desde diciembre de 2014 un "impuesto verde" progresivo a vehículos livianos que más contaminen con el objetivo de penalizar a los vehículos menos eficientes y a los que generan mayores emisiones de NOx.

- ✓ **Objeto Imponible:** Establécese un impuesto anual a beneficio fiscal que gravará las emisiones al aire de material particulado (MP), óxidos de nitrógeno (NOx), dióxido de azufre (SO2) y dióxido de carbono (CO2), producidas por establecimientos cuyas fuentes fijas, conformadas por calderas o turbinas, individualmente o en su conjunto sumen, una potencia térmica mayor o igual a

50 MWt (megavatios térmicos), considerando el límite superior del valor energético del combustible. (Ley 20780, art 8°, 2014)

- ✓ **Sujeto Pasivo:** El impuesto de este artículo afectará a las personas naturales y jurídicas que, a cualquier título, haciendo uso de las fuentes de emisión de los establecimientos señalados precedentemente, generen emisiones de los compuestos indicados en el inciso anterior. (Ley 20780, art 8°, 2014)
- ✓ **Cuantía del Impuesto:** (Ley 20780, art 8°, 2014) En el caso de las emisiones al aire de material particulado (MP), óxidos de nitrógeno (NOx) y dióxido de azufre (SO₂), el impuesto será equivalente a 0,1 por cada tonelada emitida, o la proporción que corresponda, de dichos contaminantes, multiplicado por la cantidad que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$T_{ij} = CDC_j \times CSC_{pci} \times Pobj$$

Donde:

T_{ij} = Impuesto por tonelada del contaminante "i" emitido en la comuna "j" medido en US\$/Ton

CDC_j = coeficiente de dispersión de contaminantes en la comuna "j"

CSC_{pci} = Costo social de contaminación per cápita del contaminante "i"

$Pobj$ = Población de la comuna "j"

- ✓ **Factor de Ajuste:** (Ley 20780, art 8°, 2014) El coeficiente de dispersión podrá tomar cinco valores dependiendo de si la comuna "j" posee un factor de dispersión alto, medio-alto, medio, medio-bajo o bajo y el factor de dispersión se determinará a partir de los factores de emisión-concentración (FEC) estimados para material particulado 2,5 para cada comuna, conforme a la siguiente tabla:

Tabla 5*Factor de ajuste del Impuestos Verdes a las Fuentes Fijas*

Factor Dispersión	FEC	Coefficiente
Alto]600 - + ton/ug/m3	0.8
Medio-Alto]400 - 600] ton/ug/m3	0.9
Medio]200 - 400] ton/ug/m3	1
Medio-Bajo]100 - 200] ton/ug/m3	1.1
Bajo	0 - 100] ton/ug/m3	1.2

Nota: En Chile el factor de ajuste esta en base al nivel de contaminación emitida por el vehículo.

Fuente: (Ley 20780, art 8°, 2014).

- ✓ **Tarifa:** El Costo Social de contaminación per cápita (CSCpc) asociado a cada contaminante local será el siguiente:

Tabla 6*Tarifa del Impuestos Verdes a las Fuentes Fijas*

Contaminante	Dólares de Estados Unidos de Norteamérica
MP	\$0.9
SO2	\$0.01
Nox	\$0.025

Fuente: (Ley 20780, art 8°, 2014).

La población de cada comuna se determinará para cada año de acuerdo a la proyección oficial del Instituto Nacional de Estadísticas.

En el caso de las emisiones de dióxido de carbono, el impuesto será equivalente a 5 dólares de Estados Unidos de Norteamérica por cada tonelada emitida. (Ley 20780, art 8°, 2014)

Para conocer el impuesto a las emisiones contaminantes de un vehículo, el Servicio de Impuestos Internos ha dispuesto en su página Web, una calculadora de impuesto, donde el contribuyente podrá simular el valor del impuesto a pagar. Para estos efectos debe contar con los siguientes datos del vehículo:

- a) El Código de Informe Técnico (CIT) o bien la Marca, tipo y Modelo del vehículo.
- b) El valor total del vehículo (IVA incluido)

El Código de Informe Técnico (CIT), que debe constar en la Factura respectiva o bien del Certificado de Homologación.

En caso que efectúe el cálculo antes de la compra del vehículo, el valor obtenido podría ser aproximado, por cuanto uno de los factores del cálculo es el valor total de la factura o DIN, y, por lo tanto, el valor exacto del impuesto dependerá directamente del monto pagado por usted para la compra del vehículo. (Servicio de Impuestos Internos, 2016).

En su segundo año de operación, la recaudación del impuesto verde a las emisiones de fuentes fijas estuvo en línea con las proyecciones efectuadas en la reforma tributaria de 2014. En 2018, los 93 establecimientos que están afectos a este gravamen totalizaron pagos por este concepto por US\$ 188,3 millones. (Esturillo, 2019)

Este monto corresponde a la valorización de las emisiones reportadas por cada establecimiento según la fórmula de cálculo establecida para los

contaminantes locales, que en el caso del dióxido de carbono CO₂ corresponde a un cargo de US\$ 5 por tonelada emitida. (Esturillo, 2019)

Los impuestos verdes en Chile son una interesante iniciativa, que permite corregir algunas externalidades ambientales y avanzar en dirección de descontaminación del país.

C. Colombia - Impuesto al carbono

(Semana sostenible, 2017) El presidente Juan Manuel Santos en la COP 21 de París anuncio que el aporte de Colombia frente al Cambio Climático sería reducir el 20% de sus emisiones contaminantes hacia 2030. Para cumplir esa promesa, el gobierno decidió aumentar la extensión de las áreas protegidas y reducir la deforestación, pues la mayor parte de los gases de efecto invernadero provienen de la transformación de bosques en potreros.

Sin embargo, existen otras medidas, una de ellas es el Impuesto Nacional al Carbono (Ley 1819 artículo 221, 2016) , que consiste en el pago que se debe realizar por contaminar el ambiente con los gases provenientes de la combustión de gasolina, ACPM (Petrodiésel), kerosene, Jet Fuel, Fuel Oil y Gas Natural.

✓ Artículo 221. Impuesto al carbono.

El Impuesto al carbono es un gravamen que recae sobre el contenido de carbono de todos los combustibles fósiles, incluyendo todos los derivados de petróleo y todos los tipos de gas fósil que sean usados con fines energéticos, siempre que sean usados para combustión.

Hecho generador: Es la venta dentro del territorio nacional, retiro, importación para el consumo propio o importación para la venta de combustibles fósiles y se causa en una sola etapa respecto del hecho generador que ocurra primero. Tratándose de gas y de derivados de petróleo, el impuesto

se causa en las ventas efectuadas por los productores, en la fecha de emisión de la factura; en los retiros para consumo de los productores, en la fecha del retiro; en las importaciones, en la fecha en que se nacionalice el gas o el derivado de petróleo.

El sujeto pasivo: Será quien adquiera los combustibles fósiles, del productor o el importador; el productor cuando realice retiros para consumo propio; y el importador cuando realice retiros para consumo propio.

Son responsables del impuesto, tratándose de derivados de petróleo, los productores y los importadores; independientemente de su calidad de sujeto pasivo, cuando se realice el hecho generador.

✓ **Artículo 222. Base gravable y tarifa.**

El Impuesto al Carbono tendrá una tarifa específica considerando el factor de emisión de dióxido de carbono (CO₂) para cada combustible determinado, expresado en unidad de volumen (kilogramo de CO₂) por unidad energética (Terajoules) de acuerdo con el volumen o peso del combustible. La tarifa corresponderá a quince mil pesos (\$15.000) por tonelada de CO₂ y los valores de la tarifa por unidad de combustible serán los siguientes:

Tabla 7
Tarifa del Impuesto al Carbono

Combustible fósil	Unidad	Tarifa/unidad
Gas Natural	Metro cúbico	\$29
Gas Licuado de Petróleo	Galón	\$95
Gasolina	Galón	\$135
Kerosene y Jet Fuel	Galón	\$148
ACPM	Galón	\$152
Fuel Oil	Galón	\$177

Fuente: (Ley 1819 artículo 221, 2016)

✓ ***Artículo 223. Destinación específica del impuesto nacional al carbono.***

El 25% se destinará al manejo de la erosión costera; la reducción de la deforestación y su monitoreo; la conservación de fuentes hídricas; la conservación de ecosistemas estratégicos, especialmente páramos; acciones en cambio climático y su respectivo monitoreo, reporte y verificación, así como al pago por servicios ambientales.

El 5% se destinará al fortalecimiento del Sistema Nacional de Áreas Protegidas y otras estrategias de conservación a través de creación y ampliación de áreas protegidas, manejo efectivo y gobernanza en los diferentes ámbitos de gestión.

El 70% se destinará a la implementación del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto Armado y la Construcción de una Paz Estable y Duradera con criterios de sostenibilidad ambiental.

(Semana sostenible, 2017) Los impuestos ambientales no son nuevos en Colombia, pues desde hace varios años ya aplica la tasa por uso de agua, un pago que hacen las personas naturales o jurídicas y que depende de la cantidad de líquido que se tome de un cuerpo de agua (río, quebrada, lago). En teoría, lo que se busca es hacer más eficiente el uso del recurso al tener que asumir un costo. Esta es una estructura relativamente similar a la que se persigue con el impuesto nacional del carbono.

(Semana sostenible, 2017) El impuesto nacional al carbono parte de entender que el cambio climático es un problema común y por lo tanto su solución es responsabilidad de todos. En este caso, es necesario modificar nuestra mentalidad frente al consumo de combustibles, de no hacerlo, una vez aprobada la reforma tributaria, ningún bolsillo se salvará del impacto.

2.3. Definición de términos básicos.

- **Acuerdos Internacionales:** Son tratados realizados por países como partes suscritos, por ende, estos acuerdos deben de respetar cada acuerdo establecido en ellos
- **Análisis Costo – Beneficio:** Sacrificio adoptado por los pobladores para realizar un pago correctivo, para que en un futuro indirectamente se vean beneficiados.
- **Bases Jurídicas:** Son decretos y leyes constitucionales que respetan, avalan y promueven el cuidado del medio ambiente.
- **Economía y Contaminación Ambiental:** Fallas del mercado controladas y demostradas mediante teorías económicas para la reducción de la contaminación.
- **Externalidades:** Efectos generados por un tercero, tanto positivos como negativos, en donde se asume un costo.
- **Extrafiscal:** Es la función distinta al fin fiscal, es decir, una función distinta a recaudar ingresos públicos.
- **Experiencia Internacional en Impuestos Ambientales:** En el mundo los países europeos y algunos países en latinoamericanos han adoptado la medida de impuestos ambientales con fines correctivos y con grandes resultados.
- **Finalidades de un tributo:** Finalidad fiscal, recaudatoria, y finalidad extrafiscal, distintos a los fines recaudatorios.
- **Fundamentación Económica:** Argumentación bibliográfica descriptiva y comparativa de países de la región andina en como favorece y mejora la economía en sus países.
- **Fundamentación Jurídica:** Argumentación bibliográfica descriptiva y comparativa de países de la región andina en como orienta y cambia la finalidad fiscal de los impuestos.

- **Fundamentación Social:** Argumentación bibliográfica descriptiva y comparativa de países de la región andina en como la sociedad se ve beneficiada por la mejora ambiental.
- **Impuesto Ambiental Vehicular:** Es el impuesto que grava las emisiones de gases contaminantes generada por los vehículos.
- **Principio Contaminador – Pagador:** Principio creado por Arthur Cecil Pigou, donde argumenta que la persona como medio correctivo se le debe cobrar una tarifa para compensar el daño hecho al medio ambiente.
- **Tributo ambiental:** Es un instrumento jurídico cuyo objetivo principal es preservar el medio ambiente

III. VARIABLES

3.1. Identificación de Variable.

3.1.1. Variable: Imposición tributaria vehicular

3.2. Operacionalización de variables.

“Fundamentacion para la imposicion de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los paises de la region andina en el distrito de Cajamarca 2019”

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA, TECNICAS E INSTRUMENTOS
"IMPUESTO AMBIENTAL VEHICULAR"	Impuesto que grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.(Servicio de Rentas Internas del Ecuador, 2011).	El Impuesto Ambiental Vehicular sera consultado, tratado y observado a traves de una entrevista.	Fundamentacion Economica	Analisis Costo - Beneficio	<p align="center">Tipo de investigación:</p> <p align="center">Básica</p> <p align="center">Nivel de investigación:</p> <p align="center">Descriptiva - Comparativa</p> <p align="center">Diseño:</p> <p align="center">No experimental o transeccional</p>
				Economia y Contaminacion Ambiental	
				Externalidades	
			Fundamentacion Juridica	Finalidades de un tributo	
				Principio Contaminador - Pagador	
				Bases Juridicas	
			Fundamentacion Social	Acuerdos Internacionales	
Experiencia Internacional en Impuestos Ambientales					

IV. METODOLOGIA

4.1. Tipo y nivel de investigación.

El presente estudio es de carácter básico, ya que busca generar conocimiento a través del diagnóstico y comparación de la variable. (Vara A. , 2012, pág. 202)

4.1.1. Nivel de investigación

El nivel de profundidad de la investigación del presente estudio, por la comparación y análisis de características metodológicas presentadas durante toda la investigación, es de carácter descriptiva - comparativa (Vara A. , 2012, pág. 209)

4.2. Diseño de la investigación.

Según, (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014, pág. 152), en un estudio no experimental no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien las realiza. En un estudio no experimental las variables independientes ocurren y no es posible manipularlas, no se tiene control directo sobre dichas variables ni se puede influir en ellas, porque ya sucedieron, al igual que sus efectos.

Asimismo, dichos autores señalan que se utiliza el diseño transeccional cuando en la investigación se recopilan datos para describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado sin manipularlas, es decir en su estado natural; por lo tanto, el diseño de la presente investigación es no experimental transeccional o transversal, ya que se busca describir, analizar y comparar la aplicación de impuestos ambientales en las legislaciones de Chile, Ecuador y Colombia.

4.3. Población de estudio.

Según (Vara A. , 2012, pág. 221), la población es el conjunto de sujetos o cosas que tienen una o más propiedades en común, que se encuentran en un espacio o territorio y varían en el transcurso del tiempo.

Para esta investigación se tendrá en cuenta dos poblaciones de estudio, para el análisis comparativo y descriptivo, la población estará conformada por las leyes y resultados obtenidos de los países de Colombia, Chile y Ecuador.

Por otro lado, para la propuesta la población estará representada por los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, el Servicio de Administración Tributaria, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio de Ambiente.

4.4. Tamaño de la muestra.

De esta manera, (Vara A. , 2012, pág. 221), define a la muestra como el conjunto de casos extraídos de la población, seleccionados por algún método racional, siempre parte de la población. Si se tienen varias poblaciones, entonces se tendrán varias muestras.

Según, (Cuesta, 2009), el muestreo no probabilístico es una técnica de muestreo donde las muestras se recogen en un proceso que no brinda a todos los individuos de la población iguales oportunidades de ser seleccionados.

Por ende, esta investigación tiene como muestra no probabilística por conveniencia

4.5. Unidad de análisis.

Para, (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014), la unidad de análisis son los sujetos que van a ser medidos. En el presente estudio serán los funcionarios de entidades públicas de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, Ministerio de

Transportes y Comunicaciones, Servicio de Administración Tributaria y el Ministerio de Ambiente.

De la misma manera, también se ha tomado en cuenta las leyes tomadas como referencias de los países como Chile, Ecuador y Colombia.

4.6. Métodos, técnicas e Instrumentos de investigación.

4.6.1. Método de recolección de datos

4.6.1.1. Método Inductivo

Según, (Del Cid Perez, Mendez, & Sandoval, 2007, pág. 20), define que este método consiste en una operación lógica que va de lo particular a lo general.

Es por ello, que esta investigación tiene carácter inductivo porque comienza con observaciones a cada legislación comparada de cada país a medida específica para llegar a unas conclusiones generales.

4.6.1.2. Método Analítico

De acuerdo a, (Del Cid Perez, Mendez, & Sandoval, 2007, pág. 19), menciona que este método consiste precisamente en descomponer un objeto en sus partes constitutivas.

Entonces, el presente estudio se empleó el método analítico por la descomposición realizada a la variable, y a la vez hacer mejor su entendimiento.

4.6.1.3. Método Comparativo

Para, (Gomez & De Leon, 2016, pág. 229), detalla que el método comparativo comprender cosas desconocidas a partir de las conocidas, la posibilidad de explicarlas e interpretarlas, perfilar nuevos conocimientos,

destacar lo peculiar de fenómenos conocidos, sistematizar la información distinguiendo las diferencias con fenómenos o casos similares.

Es así que, se aplica el método comparativo porque se hace una comparación minuciosa de la legislación en otros países.

4.6.2. Técnicas de procesamiento de la información

4.6.2.1. Técnica Revisión Documental

Según, (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014, pág. 252), menciona que implica la revisión de documentos, registros públicos y archivos físicos o electrónicos.

4.6.2.2. Entrevista

De acuerdo con, (Del Cid Perez, Mendez, & Sandoval, 2007, pág. 106) afirman que la entrevista es una interacción en la cual se exploran diferentes realidades y percepciones, donde el investigador intenta ver las situaciones de la forma como la ven sus informantes, y comprender por qué se comportan de la manera en que dicen hacerlo.

Por ende, se debe de realizar una entrevista para poder obtener sus opiniones y puntos de vista al respecto.

4.6.3. Instrumentos de recolección de datos.

4.6.3.1. Ficha Bibliográfica

(Vara A. , 2012, pág. 249) Con esta técnica, se revisa exhaustivamente los documentos, utilizando para esos fines una guía de revisión documental.

Por ello, en el presente estudio se hace uso de este instrumento para la revisión bibliográfica, para así comparar y explicar las legislaciones presentes.

4.6.3.2. *Guía de entrevista*

(Ortiz, 2015) Es un documento que contiene los temas, preguntas sugeridas y aspectos analizar en una entrevista.

Por ello, en el presente estudio se formulará una guía de entrevista estructurada para interactuar con los funcionarios.

4.6.4. Técnicas de procesamiento de la información

Según, (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014), menciona que procesar los datos obtenidos de la población, tiene como fin generar resultado, a partir de los cuales se realizará el análisis según los objetivos propuestos.

Es por ello, que el procesamiento de la información se realizará Microsoft Word versión 2016, en las que se ordenará y clasificará la información para luego ser consolidada en tablas que permitan analizar e interpretar la información obtenida dando como resultado las conclusiones y recomendaciones.

V. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1. Presentación de resultados

Los resultados obtenidos de la presente investigación, fueron obtenidos en base a la guía de entrevista formulada, quedando en registro de las actividades mencionadas por medio de grabaciones de audio.

La entrevista fue realizada a los señores: José Bardales Escalante, Responsable de Monitoreo y Fiscalización de Control Ambiental en la Municipalidad Provincial de Cajamarca; Bruno Bringas Becerra, Coordinador de Proyectos Educativos en la Organización Reguladora de la Calidad Ambiental (ORCA) y al señor Amadeo Marín Bolaños, Director de Circulación Terrestre de Cajamarca del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, todos ellos funcionarios y especialistas del tema.

Recogida su percepción acerca del tema, los resultados de sus respuestas fueron plasmados en las siguientes tablas comparativas:

Tabla 8

Niveles de contaminación en Cajamarca

1. ¿Cree que Cajamarca es un distrito con altos niveles de contaminación?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Considero que aún no,
Cajamarca comparado con
otras ciudades tienen bajos
niveles de contaminación,
pues además el nivel de
población aún está en
crecimiento.

Además, Cajamarca no
tiene un sector industrial, por
ello se podría decir que el
sector minero es el único
agente contaminante que hay
en Cajamarca.

Pero actualmente
Cajamarca tiene estándares de
vida mejor comparado con
otros lugares.

Amadeo Marín Bolaños
– Director de Circulación
Terrestre -Ministerio de
Transportes y
Comunicaciones

Claro, porque en
realidad la población ha
aumentado y el parque
automotor también pero el
inconveniente que hemos
tenido en Cajamarca es que
en esta ciudad se construyó
sin una planificación en las
calles para el tránsito de
vehículos.

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización de
Control Ambiental en la
Municipalidad Provincial de
Cajamarca

Según el muestreo
realizado en Cajamarca en
julio del 2019, hemos
determinado una
concentración de partículas
menores de 2.5 PM, esto
significa que estamos por
debajo del límite permisible.

Comparado con otras
ciudades del Perú hay mucha
menos concentración, esto
también está en función al
crecimiento del parque
automotor, pero hay que
tener en cuenta que la
contaminación va creciendo
año a año debido al aumento
de vehículos. Lo ideal en
esta ciudad es no tener los
límites por encima de lo
permisible.

ANÁLISIS: Los funcionarios mencionan que Cajamarca es una ciudad que comparado con otras a nivel nacional sus niveles de contaminación son bajos, pero con el pasar de los años existirá un masivo aumento de personas, un posible sector industrial e incremento del parque automotor, donde consecuentemente la contaminación ira en aumento.

Tabla 9

Contaminación emitida por el parque automotor

2. ¿Qué opina acerca de la contaminación emitida por los vehículos?

<p>Bruno Bringas Becerra – Coordinador de proyectos educativos – Organización Reguladora de la Calidad Ambiental (ORCA)</p>	<p>Amadeo Marín Bolaños – Director de Circulación Terrestre -Ministerio de Transportes y Comunicaciones</p>	<p>Ingeniero José Bardales Escalante -Responsable de Monitoreo y Fiscalización de Control Ambiental y la Municipalidad Provincial de Cajamarca</p>
<p>Ocurre que el parque automotor de Cajamarca ha crecido bastante, el tráfico ha crecido y es difícil avanzar uno con su propio vehículo en diferentes zonas.</p>		<p>Si bien podemos decir que se ha reducido el efecto que gases contaminantes por parte los vehículos, ya que antes tendría una mayor concentración de químicos, pero igual nos afecta a nuestra salud al ingerir este dióxido de carbono.</p>
<p>Claro y con ello la contaminación ha ido en aumento también.</p>	<p>En Cajamarca existen vehículos que tienen más de 15 a 20 años de antigüedad, estos serían los mayores agentes</p>	<p>La contaminación emitida por los vehículos es la fuente principal de contaminación del aire en Cajamarca, claro que existen otras fuentes menores de emisión de gases</p>
<p>Además, hay que tener mucho cuidado con el uso de los vehículos, hay que darle su respectivo mantenimiento.</p>	<p>y esto lamentablemente va a ir creciendo más.</p>	<p>contaminantes de parte de restaurantes, pollerías, ladrilleras y de quema de cultivos en el campo.</p>
<p>En ORCA le recomendamos a las personas el uso de las bicicletas.</p>		

ANÁLISIS

Los funcionarios aclaran que el parque automotor de Cajamarca ha aumentado considerablemente, además de tener una gran cantidad de vehículos de mayor antigüedad, siendo estos la principal fuente generadora de contaminación del aire en Cajamarca.

Tabla 10

Impuestos a favor del medio ambiente

3. ¿Qué opina acerca de los impuestos a favor del medio ambiente?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín
Bolaños – Director de
Circulación Terrestre -
Ministerio de Transportes -
y Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial
de Cajamarca

Opinó que es una muy
buena idea, siempre y cuando
esté acompañado de
concientizar y explicar a la
población.

Como ejemplo puedo
decir que yo como miembro
de una organización
orientaría a una persona
acerca de por qué va a pagar
algún impuesto extra, ya que
si no lo hago esta se
indignaría, pues no sabe
porque debe de pagar.

Pero yo estoy a favor.

Recientemente se ha
implementado un
impuesto acerca de las
bolsas de plástico, pero la
contaminación es
producto de la
intervención de muchos
factores y muchas
actitudes donde sí es
posible controlarlas.

Contribuyen en cierta
forma a la disminución de
la contaminación y a la vez
favorable para el ambiente
y a la salud de las personas

ANÁLISIS

Según los funcionarios, están a favor de los impuestos ambientales, pues contribuyen a la reducción de la contaminación y que con ayuda de estos es posible controlar factores externos, pero siempre y cuando sean bien orientados a la población.

Tabla 11

Impuestos Ambientales Vehiculares

4. ¿Alguna vez ha escuchado acerca de Impuestos Ambientales Vehiculares?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín
Bolaños – Director de
Circulación Terrestre -
Ministerio de Transportes -
y Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial
de Cajamarca

Explícitamente de
Impuestos Ambientales
dirigidos a los vehículos no,
pero en general sobre
impuestos ambientales desde
muchos años atrás.

Pues sí, a nivel
internacional, estas se ven
favorecidas e
implementadas gracias a
sus normas y sus
exigencias que son
diferentes, en nuestro país
no ocurre eso.

No, no he escuchado,
deben de haber sido
implementados en otras
culturas, en otros países
con resultados y fines que
no se han pronunciado y
visto en medios
comunicativos del Perú.

ANÁLISIS

Exactamente hablar de Impuestos Ambientales Vehiculares, los funcionarios son ajenos al tema, pues según ellos, debido a la falta de información proporcionada en los medios comunicativos del país, pero creen haber sido implementados en otros países por su rigurosidad en sus normas y distinta idiosincrasia.

Tabla 12

Un Impuesto para los propietarios de vehículos como solución a la contaminación.

5. ¿Cree que un Impuesto dirigida a los propietarios de vehículos por su emisión de contaminación sería una solución?

Bruno Bringas Becerra – Coordinador de proyectos educativos – Organización Reguladora de la Calidad Ambiental (ORCA)	Amadeo Marín Bolaños – Director de Circulación Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Ingeniero José Bardales Escalante -Responsable de Monitoreo y Fiscalización de Control Ambiental y la Municipalidad Provincial de Cajamarca
<p>En parte sí, pero siempre y cuando el costo del impuesto a pagar sea mayor al costo que le costaría solucionar o arreglar el vehículo al propietario.</p> <p>No que sea una multa General para todos los propietarios, sino una multa superior al arreglo vehicular, esa sería una buena idea.</p>	<p>Por supuesto que sí, ayudarían no solo a la contaminación del medio ambiente, sino también a la mejora de calidad de los vehículos en la ciudad, para ya no respirar tanto smoking en la ciudad.</p>	<p>Una solución no sería, pero sí sería un factor disminuyente de contaminación, pues un impuesto si favorecería a las personas a tener conciencia de que debemos contribuir todos a la vez con el medio ambiente.</p>

ANÁLISIS

Más que una solución los especialistas piensan que sería una contribución para la disminución de la contaminación y de la mejora de la calidad de vida, además esta sería una medida correctiva para la actitud de los ciudadanos, claro siempre y cuando el impuesto sea mayor al costo de la reparación que necesita el vehículo.

Tabla 13

Aceptación de la imposición de un nuevo impuesto a favor del medio ambiente

6. ¿Ud. Cree que los propietarios de vehículos aceptarían la imposición de un nuevo impuesto, como beneficio del medio ambiente?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín Bolaños
– Director de Circulación
Terrestre -Ministerio de
Transportes y
Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial de
Cajamarca

Sí, y la gente lo apoyaría también, claro, si sabemos cómo comunicar a la población explicándole cuidadosamente que es para ayudar y cuidar el medio ambiente donde vivimos, pues este beneficio no sólo sería para mí, sería para mis hijos, mi familia y para toda la sociedad.

Claro siempre habrá una negación por parte la población, pero por otro lado existirá una aceptación y tendría que acoplarse los que están en contra porque se hiciera sentir la presión.

La aceptación no creo que sea tan fácil, pero el asunto también está en el que sí se puede controlar con esta medida, no sería el primer país que admita esto, hay muchos países desarrollados que no sólo aplicaron los vehículos sino también a otros artefactos o bienes contaminantes.

Muchas de las personas no estarían de acuerdo con este aspecto de aceptación, por lo que tendría que hacerse un trabajo de sensibilización y orientación, pero otras personas tienen conciencia y cultura medioambiental y sería muy bien visto.

ANÁLISIS

Los especialistas mencionan que la aceptación de un nuevo impuesto por parte de la población no sea tan acogedora, pero existen maneras de poder orientarlos, sensibilizarlos y explicarles que sería una manera de poder controlar y reducir los niveles de contaminación, a parte de los efectos generados por la misma.

Tabla 14

Repercusión de la contaminación en la economía nacional.

7. Ud. cree que la contaminación del aire generada por los vehículos, ¿Repercute en la economía nacional?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín
Bolaños – Director de
Circulación Terrestre -
Ministerio de Transportes
y Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial
de Cajamarca

Si, porque en algún
momento vamos a tener que
invertir para solucionar este
problema, y este dinero es de
nosotros de los
Cajamarquinos, del estado y
mientras más tiempo lo
dejemos más invertiremos en
un futuro, como en
estaciones atmosféricas, en
descontaminar las ciudades,
en prevenir nuevamente la
contaminación.

Lógico, si repercutiría,
porque hay muchos
aspectos colaterales, como
por ejemplo un mayor
consumo de
medicamentos, además la
misma vida no se
desarrollaría al cien por
ciento.

Quizás de alguna manera
en la inversión de salud en
las personas.

ANÁLISIS

Los especialistas mencionan que la contaminación genera efectos externos y colaterales, y que tarde o temprano el estado tendrá que solucionarlos, con la inversión y dinero de nosotros mismos.

Tabla 15*Efectos positivos o negativos generada por la contaminación.*

-
8. ¿Ud. Cree que la contaminación de los vehículos también genera otros efectos positivos o negativos para los habitantes del distrito de Cajamarca?
-

Bruno Bringas Becerra –
 Coordinador de proyectos
 educativos – Organización
 Reguladora de la Calidad
 Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín Bolaños
 – Director de Circulación
 Terrestre -Ministerio de
 Transportes y
 Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
 Escalante -Responsable de
 Monitoreo y Fiscalización
 de Control Ambiental y la
 Municipalidad Provincial de
 Cajamarca

Claro que sí, efectos negativos como la muerte de que algunos microorganismos por no soportar la contaminación mueren en el acto, en el caso de las personas no es que seamos inmunes, pero esa dosis recibida diariamente, cada año estos gases contaminantes, al estar en contacto con nuestros pulmones a futuro tendríamos enfermedades como el cáncer o problemas respiratorios, y esto es una realidad y culpa de todos, por eso queremos generar conciencia para que exista un cambio.

Efectos positivos por supuesto que no, negativos sí, y más que todo repercutiría directamente en la salud de las personas.

Positivos no, más que todo son negativos, una de ellas la salud.

ANÁLISIS

Los funcionarios opinan que la contaminación no genera efectos positivos, por el contrario, si efectos negativos, una de ellas la salud, pues la exposición a estos gases diariamente traería como consecuencias enfermedades respiratorias.

Tabla 16

Destino de los fondos recaudados por dicho impuesto.

9. ¿A dónde cree Ud. que deberían de destinarse los fondos recaudados por dicho Impuesto?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Creo que esos fondos
recaudados deberían
destinarse para solucionar
más problemas ambientales,
incluso para ayuda social,
para jóvenes emprendedores,
para mantener limpia la
ciudad, las ideas son
múltiples, pero siempre y
cuando sea para beneficio
general de la población.

Amadeo Marín Bolaños
– Director de Circulación
Terrestre -Ministerio de
Transportes y
Comunicaciones

Para la construcción
específica de lugares que
se puedan reciclar las
cosas que ya no son útiles,
la implementación de
áreas verdes,
organizaciones que
regulan el medio ambiente,
o quizás también en
algunos proyectos de
desarrollo como por
ejemplo la agricultura,
pues está vinculado a la
vegetación y forestación.

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial de
Cajamarca

Un buen destino sería a
la educación y orientación
de las personas para el
cuidado del medio
ambiente, además también
de la construcción de áreas
verdes.

ANÁLISIS

Para los especialistas los fondos recaudados por dicho impuesto deberían de destinarse a proyectos de construcción de áreas verdes, a organizaciones que cuiden, preserven y fiscalicen el medio ambiente, a educación y orientación del cuidado del medio ambiente, además mencionan que hay múltiples ideas para su uso, siempre y cuando tengan un buen fin de beneficio general.

Tabla 17

Principio de Contaminador – Pagador.

10. ¿Ud. Cree que “quien contamina, debe pagar”?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín
Bolaños – Director de
Circulación Terrestre -
Ministerio de Transportes
y Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial
de Cajamarca

Eso es obvio, la ley lo
estipula así, quien
contamina debe pagar, pero
lamentablemente no es así,
pagamos todos y lo pagamos
más que todo en salud.

Este impuesto propuesto
debe ser más preventivo que
coactivo.

Claro, es una forma de
responsabilizar las malas
actitudes, porque si no se
hace lo que quieren,
contaminan donde
quieren y cuando quieren,
y claro, los afectados
somos todos.

Es un principio básico
que mencionan muchos
autores y debe ser esencial
para redimir el daño hecho
al ambiente, y a la vez para
que otras personas tomen
en cuenta y eviten una
próxima vez contaminar.

ANÁLISIS

Los funcionarios opinan que este principio es esencial para al menos compensar el daño hecho al medio ambiente y que a la vez las personas lo piensen dos veces antes de contaminar, pero lamentablemente en nuestra sociedad no se cumple este principio, de tal forma que la contaminación generada por otros, la pagamos todos.

Tabla 18*Viabilidad del Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país.*

11. En el Perú, 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 ¿Ud. cree que la imposición de un Imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable?

<p>Bruno Bringas Becerra – Coordinador de proyectos educativos – Organización Reguladora de la Calidad Ambiental (ORCA)</p>	<p>Amadeo Marín Bolaños – Director de Circulación Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones</p>	<p>Ingeniero José Bardales Escalante -Responsable de Monitoreo y Fiscalización de Control Ambiental y la Municipalidad Provincial de Cajamarca</p>
<p>Sí sería viable, siempre y cuando tomemos como ejemplo otros países, pues ellos tienen una cultura distinta. El Perú debe de invertir no en crear un impuesto que sea el más caro, sino en cambiar la cultura de las personas. Pero sería importante e interesante la creación de este impuesto.</p>	<p>Pues sí, el asunto está en cómo lo acepte el infractor, va a ser muy difícil de repente que lo admita, pero es lo más indicado.</p>	<p>Todo proyecto bien orientado es viable, este proyecto debe ser impulsado para la contribución de una menor contaminación.</p>

ANÁLISIS

Los especialistas están de acuerdo que un proyecto bien planteado y orientado si sería viable en nuestro país, siempre y cuando no se desnaturalice su principal objetivo que es la reducción de la contaminación, además basarnos como ejemplo en los resultados obtenidos en otros países.

Tabla 19

Impuesto que grava el uso del plástico.

12. Ud. Cree que el Impuesto que grava al uso de Plástico es un Impuesto Ambiental?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Pues desde mi percepción
sí, este impuesto va a ir
creciendo año a año y va a
aumentar la tarifa, el
principal objetivo sería
informar adecuadamente
bien a la población.

Amadeo Marín
Bolaños – Director de
Circulación Terrestre -
Ministerio de Transportes
y Comunicaciones

Yo creo que sí, porque
el plástico es un
contaminante que
repercute a la vida
humana, la vida marina y
por supuesto a la
vegetación de las plantas,
y de todas maneras es
necesario controlar su uso
excesivo.

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial
de Cajamarca

El plástico es un agente
contaminante que deteriora
el medio ambiente y el
ecosistema marino, en
especial a los animales que
habitan en ella, la
imposición de este nuevo
impuesto de cierta manera
contribuye al desincentivo
del uso indiscriminado de
bolsas de plástico.

ANÁLISIS

Los especialistas opinan que el Impuesto que grava el uso del Plástico es un impuesto ambiental, pues este es un agente contaminador que se le da un uso indiscriminado en la actualidad, afectando al ecosistema marino, la vegetación de las plantas y la salud humana.

Tabla 20

Acuerdos internacionales.

13. Existen acuerdos internacionales como la Conferencia de las Partes, que se da año tras año con la finalidad de reducir los niveles de contaminación, y Perú es país suscrito a estos acuerdos ¿De qué manera cree Ud. que el gobierno debería tomar cartas en el asunto de la contaminación del aire?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín Bolaños
– Director de Circulación
Terrestre -Ministerio de
Transportes y
Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial de
Cajamarca

Estamos suscritos a muchos convenios, el más claro ejemplo son las ODS de la agenda 2030, que buscan solucionar todos estos problemas ambientales que tenemos a nivel mundial, pero el estado no lo puede hacer sólo, existen muchos grupos de jóvenes, organizaciones a nivel nacional que se dedican exclusivamente estos temas, el estado debe impulsar, apoyar y financiar estas organizaciones pues sino le será muy difícil cumplir con estos acuerdos.

Tienen que desarrollarse políticas favorables para que puedan cumplirse estos convenios y tratados internacionales y esto no sólo cuestión de compromiso, sino también de ejecución de políticas directas para evitar más contaminación.

Primero que nada, estos acuerdos deben ser respetados y darles su cumplimiento.

ANÁLISIS

Los especialistas opinan que el gobierno debería de desarrollar políticas favorables para su cumplimiento, pero con la ayuda de las diversas organizaciones que existen dentro del país que se dedican exclusivamente a estos temas, pues con su ayuda sería más fácil dar con la solución.

Tabla 21

Adopción de un impuesto ambiental en nuestro país, como referencia internacional.

14. En el mundo existen una gran cantidad de impuestos a favor del medio ambiente, por ejemplo, en Ecuador un Impuesto Ambiental Vehicular que grava a vehículos de mayor antigüedad y por su volumen de motor, en Chile un Impuesto a las Áreas Verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, y en Colombia el Impuesto al Carbono que grava el contenido de carbono de todos los combustibles, entonces, ¿Ud., cree que el Perú debería de adoptar estas buenas prácticas?

Bruno Bringas Becerra –
Coordinador de proyectos
educativos – Organización
Reguladora de la Calidad
Ambiental (ORCA)

Amadeo Marín Bolaños
– Director de Circulación
Terrestre -Ministerio de
Transportes y
Comunicaciones

Ingeniero José Bardales
Escalante -Responsable de
Monitoreo y Fiscalización
de Control Ambiental y la
Municipalidad Provincial de
Cajamarca

Obviamente que sí, son los ejemplos que debemos seguir, no son imposibles, éstos son países latinoamericanos, la cultura de esos países es muy similar a la nuestra incluso, ellos ya lo han puesto a prueba y de acuerdo a eso el Perú debe de guiarse lo bueno y lo malo, sí a ellos han tenido buenos resultados con esas iniciativas, ¿Por qué nosotros no?

Las buenas prácticas de donde quiera que sean, son necesarias para adoptarlas porque tratamos de unir el sistema global, pues todos debemos estar juntos ya que es compromiso de todos.

Claro que deben de establecerse, pero siempre y cuando estén bien orientados al fin u objetivo principal.

ANÁLISIS

Estos claros ejemplos para los especialistas deben de ser adoptados, no solo por ser buenas prácticas desincentivadoras, sino también porque fueron adoptados por países vecino con una cultura muy similar a la nuestra.

5.2. Análisis, interpretación y discusión de resultados.

5.2.1. Discusión en la Fundamentación Económica:

5.2.1.1. Repercusión de la contaminación en la economía nacional.

Los especialistas mencionan que la aceptación de un nuevo impuesto por parte de la población no sea tan acogedora, pero existen maneras de poder orientarlos, sensibilizarlos y explicarles que sería una manera de poder controlar y reducir los niveles de contaminación, a parte de los efectos generados por la misma.

Además, que la contaminación genera efectos externos y colaterales, y que tarde o temprano el estado tendrá que solucionarlos, con la inversión y dinero de nosotros mismos.

Y es cierto, pues la contaminación contundentemente tiene un costo económico considerable por las pérdidas de productividad, los gastos en atención sanitaria y los daños al medio ambiente. En 2013, los costos de la contaminación atmosférica para el bienestar mundial se estimaron en unos 5,11 billones de dólares norteamericanos. Los costos sociales de la mortalidad asociada a la contaminación atmosférica se estimaron en unos 3 billones de dólares; en lo que respecta a la contaminación del aire en lugares cerrados, la cifra es de 2 billones de dólares. (Asamblea de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente, 2017)

Estadísticamente, según los cálculos de la Organización Mundial de la Salud, el 23% de todas las muertes registradas en el mundo 12,6 millones en 2012 se debe a causas ambientales, cada año mueren prematuramente cerca de 6,5 millones de personas a causa de la contaminación del aire

interior y exterior, y 9 de cada 10 personas inhalan un aire exterior cuyo nivel de contaminación supera los valores considerados aceptables por la Organización Mundial de la Salud. (Asamblea de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente, 2017)

5.2.1.2. *Efectos positivos o negativos generados por la contaminación.*

Los funcionarios asimismo mencionan que la contaminación no genera efectos positivos, por el contrario, si efectos negativos, una de ellas la salud, pues la exposición a estos gases diariamente traería como consecuencias enfermedades respiratorias.

Estos resultados siendo analizados desde la perspectiva de la económica se concluye que la contaminación ambiental es considerada una falla en el mercado denominado externalidad negativa (Rudnick, 2010)

Por tanto, se puede deducir que nos encontramos en un mercado no competitivo, pues existe un fallo al evidenciarse que hay un costo que no es asumido por el agente económico contaminador y que este costo recae sobre un tercero, la sociedad y el ecosistema, que no ha intervenido en aquellas actividades económicas degradantes hacia el medio ambiente y se ve afectado.

5.2.2. Discusión en la Fundamentación Jurídica:

5.2.2.1. *Destino de los fondos recaudados por un Impuesto Ambiental Vehicular*

Para los especialistas los fondos recaudados por un Impuesto Ambiental Vehicular deberían de destinarse a proyectos de construcción

de áreas verdes, a organizaciones que cuiden, preserven y fiscalicen el medio ambiente, a educación y orientación del cuidado del medio ambiente, además mencionan que hay múltiples ideas para su uso, siempre y cuando tengan un buen fin de beneficio general.

Por ello, Arthur Cecil Pigou, quien, a través de su teoría de la economía de bienestar, propuso la creación de impuestos de índole ambiental. En este sentido, las ciencias económicas han concitado nociones de capital importancia para la sustentabilidad del desarrollo, entre ellas la determinación de la nueva falla de mercado asentada en lo que se denominó externalidades negativas. (Pigou, 1946)

Los tributos extrafiscales están dirigidos a la realización de mandatos constitucionales, pero que están configurados para el estímulo o desestímulo de determinadas conductas específicas para el interés estatal.

Definitivamente, el tributo tiene una finalidad extrafiscal si tiene un fin distinto a la que es recaudar, en el cual su fin real es poder orientar a estimular o desestimar conductas que el Estado considere perjudicial. Es por ello que esta investigación es de sumo interés la finalidad extrafiscal de los tributos ambientales, pues se tiene como objetivo proteger al medio ambiente.

5.2.2.2. *Principio de Contaminador – Pagador.*

Los funcionarios opinan que este principio es esencial para al menos compensar el daño hecho al medio ambiente y que a la vez las personas lo piensen dos veces antes de contaminar, pero lamentablemente en nuestra sociedad no se cumple este principio, de tal forma que la contaminación generada por otros, la pagamos todos.

Pues bien, el principio de contaminador – pagador es el principio eje y fundamental de los tributos ambientales, este fundamento concuerda con lo referido al análisis económico del problema ambiental, acerca de los fallos de mercado y la necesidad de "internalizar" los efectos externos negativos que causan perjuicios a la sociedad, es por ello que "se trata de hacer pagar a quien utilice o consuma bienes ambientales el costo real que el agotamiento o deterioro de tales bienes tienen para la Sociedad" (Borrero, 1999, pág. 48).

De la misma manera, Pigou detalla que el principio de contaminador – pagador permite corregir las externalidades, donde los costos sociales generados por la contaminación del medio ambiente sean asumidos por los productores, internalizándolos dentro de sus costos de producción. (Pigou, 1946)

Entonces, se puede decir que el principio contaminador – pagador debe ser entendido como un mecanismo de carácter sancionador y regulador para la sociedad, y así poder desincentivar conductas ambientales irresponsables, que serían letales para nuestro medio ambiente en un futuro.

5.2.2.3. Viabilidad del Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país

Los especialistas están de acuerdo que un proyecto bien planteado y orientado si sería viable en nuestro país, siempre y cuando no se desnaturalice su principal objetivo que es la reducción de la contaminación, además basarnos como ejemplo en los resultados obtenidos en otros países.

Es por ello que los siguientes artículos de leyes definen lo siguiente:

- (Constitucion Politica del Peru, 1993)

Artículo 2 – Inciso 22.- *“Toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.”*

- (Ley general del ambiente - N°28611, 2005)

Artículo 113.- De la calidad ambiental

113.1. Toda persona natural o jurídica, pública o privada, tiene el deber de contribuir a prevenir, controlar y recuperar la calidad del ambiente y de sus componentes.

- (Ley N° 26839 - Ley sobre la Conservación y el

Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, 1997)

Artículo 4

El Estado es soberano en la adopción de medidas para la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica. En ejercicio de dicha soberanía el Estado norma y regula el aprovechamiento sostenible de los componentes de la diversidad biológica.

Por lo tanto, se puede decir que la viabilidad de este proyecto de creación e imposición de un nuevo impuesto es totalmente factible y viable.

5.2.2.4. Impuesto que grava el uso del plástico.

Los especialistas opinan que el Impuesto que grava el uso del Plástico es un impuesto ambiental, pues este es un agente contaminador que se le

da un uso indiscriminado en la actualidad, afectando al ecosistema marino, la vegetación de las plantas y la salud humana.

La (LEY N° 30884 - Ley que regula el plástico de un solo uso y los recipientes o envases descartables, 2018), describe a este impuesto al consumo de las bolsas de plástico que grava la adquisición bajo cualquier título de bolsas de plástico cuya finalidad sea cargar o llevar bienes enajenados por los establecimientos comerciales o de servicios de contribuyentes del IGV que las distribuyan.

Definitivamente, este es un “supuesto” impuesto ambiental, el primero y único creado en el Perú, que tiene como finalidad desincentivar conductas contaminantes para el medio ambiente, pero en realidad es una institucionalización de las ventas plásticas en supermercados, ya que ellas tienen todos sus productos en recipientes plásticos empaquetados y embolsados listas para venderse.

Una de las características primordiales de un impuesto ambiental, es la extrafiscalidad, y este impuesto al plástico es meramente recaudatorio. Es por ello que la creación de un nuevo impuesto ambiental para nuestra sociedad debe ser debidamente estructurado y por supuesto con visiones verdaderas de preservar el medio ambiente en que convivimos.

5.2.3. Discusión en la Fundamentación Social:

5.2.3.1. Acuerdos internacionales.

Los especialistas opinan que el gobierno debería de desarrollar políticas favorables para su cumplimiento, pero con la ayuda de las diversas organizaciones que existen dentro del país que se dedican exclusivamente a estos temas, pues con su ayuda sería más fácil dar con la solución.

Por ello, existen diversos convenios y acuerdos mundiales a los cuales el Perú está suscrito, y por ende debe de respetarse lo establecido, por ejemplo (Organismo de las Naciones Unidas, 1993) El Convenio sobre la Diversidad Biológica es un tratado internacional jurídicamente vinculante que cuenta con 193 Partes.

Su objetivo principal es incitar medidas que conduzcan a un futuro sostenible, lo cual comprende la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos Por ende, este es un acuerdo social entre Estados que impulsa la regulación de conductas de los agentes económicos y que permita la aplicación de los impuestos ambientales para la consecución de dicho fin.

Otro convenio al que está suscrito el país es el(Organización Meteorológica Mundial, s.f.) La Conferencia de las Partes (CP) es el órgano decisorio responsable de supervisar y examinar la aplicación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Un total de 197 naciones y territorios, denominados Partes. hasta la actualidad se han llevado a cabo XXIV Conferencias de partes (COP) las cuales han sido celebradas en diversos países

Finalmente, nuestro país al ser suscriptor de dichos acuerdos mencionados, se viabilizaría de mejor manera la aplicación de los tributos ambientales en nuestro país.

5.2.3.2. *Experiencia internacional de Impuestos Ambientales.*

Estos claros ejemplos para los especialistas deben de ser adoptados, no solo por ser buenas prácticas desincentivadoras, sino también porque fueron adoptados por países vecino con una cultura muy similar a la nuestra.

Y por supuesto, es importante comparar las legislaciones vigentes de diversos países respecto a la existencia de tributos ambientales de la misma naturaleza, con la finalidad de conocer su estructura jurídica y tributaria, para así ver la posibilidad de poder implementarlos en nuestro país.

- *Ecuador – “Impuesto a la contaminación vehicular” (IACV) (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011)*

La República del Ecuador con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes generado por el uso de vehículos motorizados del transporte terrestre. Además, es preciso mencionar que el Estado ecuatoriano se encuentra en la búsqueda plena de cambiar hábitos de consumo, dejando en segundo plano la recaudación.

- *Chile – “Impuestos verdes a las fuentes fijas” (Ley 20780, art 8°, 2014)*

En el marco de la actual política de descontaminación del país y de la reforma tributaria impulsada por el gobierno del Michelle Bachelet, se incorporó desde diciembre de 2014 un “impuesto verde” progresivo a vehículos livianos que más contaminen con el objetivo de penalizar a los vehículos menos eficientes y a los que generan mayores emisiones de NOx.

- *Colombia – “Impuesto al carbono” (Ley 1819 articulo 221, 2016)*

El Impuesto Nacional al Carbono, que consiste en el pago que se debe realizar por contaminar el ambiente con los gases provenientes de la combustión de gasolina, ACPM (Petrodiésel), kerosene, Jet Fuel, Fuel Oil y Gas Natural.

VI. PROPUESTA

6.1. Formulación de la propuesta del proyecto de ley del Impuesto Ambiental Vehicular en la ciudad de Cajamarca

Tan solo en Cajamarca el crecimiento del parque automotor es abismal, pues según datos recogidos (Gerencia de Operaciones Terrestres, 2018), menciona que en el servicio de mototaxis existen 7168 unidades, servicio de taxi 3054, servicio especial de transporte regular 1060, servicio de turismo 30, servicio de trabajadores 14 y el servicio de estudiantes 68, haciendo un total de 11394 vehículos solo de transporte público, y claro de vehículos formales.

De esta manera el crecimiento del parque automotor irá en aumento al igual que la población en un futuro próximo, y consecuentemente el aumento de contaminación de gases contaminantes generada por los vehículos ira creciendo.

Entonces, de haber descrito, comparado y analizado los impuestos ambientales en los países de Chile, Colombia y Ecuador, nuestro país necesita urgentemente un Impuesto Ambiental Vehicular con características similares para su adopción.

Una característica interesante es la evaluación que puede adoptar con respecto a la tarifa que debe de ser cobrado por este impuesto, pues cada país ha establecido una tarifa de manera distinta.

Tabla 22*Cuántía del impuesto del CO2 en los países de la región.*

CHILE	5 dólares de Estados Unidos de América por cada tonelada emitida
COLOMBIA	\$ 15.000 por tonelada de co2 y depende del combustible fósil se dará el tramo 0: <= a 1.500 cc 0.08: de 1.501 a 2.000cc 0.11: de 2.001-3.000 cc
ECUADOR	0.11: de 2.001-3.000 cc 0.11: de 2.001-3.000 cc 0.11: de 2.001-3.000 cc

Fuente: Datos obtenidos de (Ley 1819 artículo 221, 2016), (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del estado, 2011) y (Ley 20780, art 8°, 2014).

Por otro lado, los límites permisibles de CO y CO2 en nuestro país lamentablemente son muy elevados en comparación con Chile y Colombia, y esto debido a que nuestra normatividad lo avala (Decreto Supremo N°047- 2001-MTC, 2001).

Tabla 23

Límites máximos permisibles de CO y CO2

	CO + CO2 %
CHILE	7%
COLOMBIA	1% SOLO CO
PERÚ	12%

Fuente: Información basada en (Ley 1819 artículo 221, 2016), (Decreto Supremo N°047- 2001-MTC, 2001). y (Ley 20780, art 8°, 2014).

Es por ello, que un nuevo Impuesto Ambiental Vehicular (IAV) en el Perú corregiría conductas desincentivadoras a la emisión de gases contaminantes, como el

NO_x, SO_x, CO₂ y CO, y así poder generar un cambio de conductas ambientales y así cumplir con el principal objetivo que es preservar el medio ambiente.

Asimismo, tendría una finalidad extrafiscal y recaudadora, que serviría para reparar el daño causado por los sujetos activos, destinándose estos fondos obtenidos para la construcción de áreas verdes, organizaciones que busquen cuidar y fiscalizar el medio ambiente y también programas orientadores y sensibilizadores que busquen cambiar la cultura de las personas.

Además, este impuesto, gravará actos, hechos situaciones o actividades que incidan negativamente sobre el medio ambiente por la emisión de sustancias contaminantes, por ende, también es un instrumento dirigido a preservar el medio ambiente.

Es por ello que, este impuesto ambiental brindará solución a la necesidad vigente del cambio climático, ocasionado por el daño al medio ambiente, siendo establecido dentro del marco del deber de contribuir al perjuicio ambiental producido por el agente contaminador compensando dichos costos por contaminar, cumpliéndose con el principio de quien contamina, paga.

- **Artículo 1.- Finalidad del impuesto**

El Impuesto Ambiental Vehicular (IAV), se creará con la finalidad de corregir y regular las emisiones de gases contaminantes vehiculares por situaciones, actos y/o hechos que repercutan negativamente sobre el medio ambiente.

- **Artículo 2.- Objeto imponible**

Gravará las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, generadas por los vehículos públicos y privados, que se encuentren dentro del territorio de Cajamarca.

- **Artículo 3.- Hecho imponible**

La emisión de gases contaminantes de vehículos al medio ambiente como el Óxido de Carbono (CO), Dióxido de Carbono (CO₂), Óxido de Azufre (SO_x) y Óxido de Nitrógeno (NO_x).

- **Artículo 4.- Sujeto activo**

El sujeto activo de este impuesto es el Estado Peruano. Lo administrará a través de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

- **Artículo 5.- Sujeto pasivo**

Son sujetos pasivos las personas naturales, personas jurídicas y las sociedades nacionales o extranjeras titulares de vehículos, que no cumplan los estándares permisibles establecidos de emisión de sustancias contaminantes gravadas.

- **Artículo 6.- Responsabilidad solidaria:**

Quien adquiera un vehículo cuyo anterior propietario no hubiere cancelado el impuesto a la contaminación ambiental vehicular por uno o varios años, será responsable por el pago de las obligaciones adeudadas.

- **Artículo 7.- Base imponible y tarifa:**

Los montos establecidos estarán sujetos a los límites permisibles adaptados y proporcionado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la base imponible será a la UIT vigente.

Tabla 24*Base imponible y tarifa del Impuesto Ambiental Vehicular*

Tramo CO2	Porcentajes por aplicar	Monto a pagar S/
7% - 12%	5% de la UIT vigente	S/ 210.00
13% - 19%	10% de la UIT vigente	S/420.00
20% - 25%	15% de la UIT vigente	S/630.00
26% - a mas	20% de la UIT vigente	S/840.00

Fuente: Información basada en la revisión bibliográfica de los países en comparación.

- **Artículo 8.- Nacimiento de la obligación tributaria:**

La obligación tributaria se origina cuando se origine el hecho imponible, en tal sentido se dará al momento de que se produzca la emisión de gases contaminantes por parte de los vehículos.

6.2. Beneficios que aporta la propuesta:

Un Impuesto Ambiental Vehicular no solo beneficiaría al medio ambiente, sino también a muchos aspectos generales en todo el país, como:

a) Económicamente:

- ✓ Disminuiría la inversión generada a salud pública.
- ✓ Aumentaría la recaudación de renta, pero con un fin extrafiscal que los fondos serían destinados únicamente a proyectos de cultivos y expansión de áreas verdes y cuidado del medio ambiente, además de financiar a grupos y organizaciones con fines protectores.
- ✓ Corregirían las señales de precio falsas en el mercado, así el costo generado por la emisión de gases contaminantes sería internalizado, y ya no cubierto por la sociedad.

b) Jurídicamente:

- ✓ Respetaría las leyes vigentes que respaldan la preservación del medio ambiente y a gozar de un ambiente sano en el país.
- ✓ Tendría un verdadero impuesto ambiental, con fines extrafiscales y no recaudatorios.

c) Socialmente:

- ✓ El país cumpliría con el compromiso de disminuir la emanación de carbono por unidad de PIB en un 30% al 2030, de acuerdo a lo establecido en el Acuerdo de París durante el 2014.
- ✓ La sociedad gozaría de un ambiente más sano y libre de menos gases contaminantes, además de evitar consecuencias en enfermedades respiratorias y cancerígenas.
- ✓ Proporcionaría incentivos para que los contaminadores cambien de comportamiento y así estimular una cultura más correctiva y menos contaminante.

CONCLUSIONES

1. De acuerdo a los resultados y revisión bibliográfica de la investigación, podemos afirmar que los impuestos ambientales en los países de Chile, Colombia y Ecuador son favorables, necesarios y eficaces para la reducción de gases contaminantes, además con resultados positivos a la actualidad.
2. Ahora con respecto a su Fundamentación Económica, estos impuestos ambientales son instrumentos especialmente eficaces para la internalización de las externalidades, pues en la presente investigación se demuestra que los costos por contaminación atmosférica mundial se estimaron en unos 5.11 billones de dólares americanos, por ello la incorporación directa de Impuestos Ambientales Vehiculares aumentaría la renta fiscal, y esta puede utilizarse para mejorar el gasto en el medio ambiente, por ejemplo en Chile hasta el año 2018, los 93 establecimientos afectados a este gravamen totalizaron pagos por US\$ 188,3 millones.
3. En cuanto a la Fundamentación Jurídica, la función de extrafiscalidad del impuesto mostrada en estos países no es su principal característica en su totalidad, pues en Colombia el 25% se destina al manejo de la erosión costera, un 5% se destina al fortalecimiento del Sistema Nacional de Áreas Protegidas y el 70% restante se destina a la implementación del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto Armado.
4. Por último, tomando en cuenta la Fundamentación Social, estos impuestos ambientales tienen como objetivo reducir la contaminación del aire, salud y finanzas de la población, es por ende que en la COP 21 de Paris se acordó establecer como meta mantener el incremento de la temperatura muy por debajo de 2 grados centígrados y realizar esfuerzos para evitar que la temperatura se incremente más de

1.5 grados centígrados, como también el compromiso de ciudades y regiones a reducir 1.500 millones de toneladas de emisiones para 2020, datos que a la fecha aun no son mostrados para ver nivel de eficiencia.

RECOMENDACIONES

La presente investigación recomienda a las autoridades y funcionarios con la jurisdicción capaz a nivel nacional regional y local, asimismo a las distintas organizaciones fiscalizadoras, las siguientes sugerencias:

1. De acuerdo a experiencias aplicadas en países como Chile, Ecuador y Colombia y a leyes a favor del medio ambiente en el país, el Perú debe de adoptar e implementar un Impuesto Ambiental Vehicular.
2. La internalización de los costos generados por las externalidades debe de ser controlados por estos instrumentos, y en el caso de nuestro país que no goza de este tipo de impuestos, debe de buscar otra opción de solución, como por ejemplo una mejor educación y orientación para niños jóvenes y adultos acerca de los efectos y consecuencias de los gases contaminantes, un estricto y mejor control por parte de las autoridades responsables de las revisiones técnicas; Pues si no esto no se da, los principales afectados con respecto a los pagos por contaminación seremos nosotros mismos.
3. La extrafiscalidad es la característica esencial y principal de un impuesto ambiental, y es por ello que para crear estos impuestos deben de estar bien orientados al fin y objetivo común, por ello se sugiere a los gobiernos vecinos y quizás en un futuro al nuestro, priorizar en su totalidad esta característica.
4. Si bien es cierto los Impuestos Ambientales Vehiculares tienen como fin desincentivar a la población al uso de efectos contaminantes, también el gobierno debe de educar a la sociedad a generar una cultura correctiva y preservativa de su medio ambiente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcon, G. (2011). *La fiscalidad ambiental en la comunidad autonoma de la region de Murcia*. Murcia, España. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Gloria_Alarcon-Garcia/publication/282770000_La_tributacion_ambiental_en_la_Comunidad_Autonoma_de_la_Region_de_Murcia/links/561bd82f08ae044edbb387a4/La-tributacion-ambiental-en-la-Comunidad-Autonoma-de-la-Region-de-Murc
- Asamblea de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente del programa de las naciones unidas para el medio ambiente. (2017). *Hacia un planeta sin contaminación*. Nairobi. Obtenido de <http://www.terram.cl/wp-content/uploads/2017/12/InformeContaminacionPNUMA.pdf>
- Borrero, C. (1999). "La tributacion ambiental en España". (*Tesis*). Universidad de Valencia, Valencia, España. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/71030510.pdf>
- Bravo, J. (2005). *Fundamentos del derecho tributario*. Lima, Peru: Parestra editores.
- Centro Interamericano de Administracion Tributaria. (2015). *Modelo de codigo tributario del CIAT: Un enfoque basado en la experiencia Iberoamericana*. Panama, Panama. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Modelo-de-C%C3%B3digo-Tributario-del-CIAT-Un-enfoque-basado-en-la-experiencia-iberoamericana.pdf>
- CEPAL. (1991). Revista de la CEPAL. 1801. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11833/045077088.pdf?sequence=1>

- Coase, R. (2011). *El problema del coste social*. CIP-Ecosocial. Obtenido de <https://www.fuhem.es/media/ecosocial/File/Actualidad/2011/Coase.pdf>
- Collado, M., & Luchena, G. (2013). DERECHO FINANCIERO Y TRIBUTARIO. Atelier. Obtenido de https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/7312/fi_1444995249.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Concepcion, E. (13 de 10 de 2017). *Peru 21*. Obtenido de <https://peru21.pe/peru/parque-vehicular-combustibles-son-grandes-responsables-contaminacion-senala-experto-380009-noticia/>
- Constitucion Politica del Peru. (1993). 72. Peru. Obtenido de <http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucionparte1993-12-09-2017.pdf>
- Constitucion Politica del Peru, art° 2, inciso 22. (29 de 12 de 1993). Lima, Peru: Edición del Congreso de la Republica.
- Cruz, E. (18 de enero de 2019). *El Universo*. Obtenido de El impuesto verde' se dispara este 2019 para vehículos de alto cilindraje en Ecuador: <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/01/18/nota/7144514/impuesto-verde-se-dispara-este-2019-vehiculos-alto-cilindraje>
- Cuesta, M. (2009). *Introduccion al muestreo*. España.
- Decreto Supremo N.° 029-2017-EF. (28 de Febrero de 2017).
- Decreto Supremo N.° 340-2018-EF. (30 de Diciembre de 2018). Lima, Perú.
- DECRETO SUPREMO N° 133-2013-EF. (22 de junio de 2013). Decreto Supremo que Aprueba el texto unico ordenado delCodigo Tributario. Lima, Peru.
- DECRETO SUPREMO N° 156-2004-EF. (2004). Aprueban Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal. Obtenido de <https://www.indecopi.gob.pe>

- Del Cid Perez, A., Mendez, R., & Sandoval, F. (2007). *Investigacion Fundamentos y Metodologia*. Mexico, Mexico: Pearson Educacion.
- Dolores, M. (2014). *Política fiscal en favor del Medio Ambiente en el Ecuador. Estimaciones preliminares*. CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37433/S1420714_es.pdf
- Esturillo, J. (28 de abril de 2019). *Economia y negocios*. Obtenido de <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=565572>
- Gomez, C., & De Leon, E. (2016). *Metodo Comparativo*. Mexico.
- Hernandez, R., Fernandez, C., & Baptista, M. (2014). *Metodologia de la investigacion*. Mexico.
- Hospinal, S. (2017). "Propuesta de Aplicación de Tributacion Ambiental como Medida Para la Reducción de la Contaminación Realizada por el Parque Automotor Tacna 2013 – 2014". (*Tesis de Pregrado*). Universidad Privada de Tacna, Tacna. Obtenido de <http://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/UPT/295/1/Hospinal-Vargas-Sergio-Aaron.pdf>
- Jiménez, D. (2016). *El Tributo Ambiental: Aplicación y efectividad sobre el medio ambiente*. Obtenido de <https://www.eea.europa.eu/es/publications/92-9167-000-6-sum/page001.html>
- Julca, A. (2018). "Impuesto ecológico como instrumento de protección del derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida". (*Tesis de pregrado*). Universidad Privada Antenor Orrego, Trujillo. Obtenido de http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/4102/1/RE_ESC_DERE_ANA.JULCA_IMPUESTO.ECOLOGICO_DATOS.pdf

Labandeira, X., Leon, C., & Vazquez, X. (2007). *Economía ambiental*. Madrid, España:

PEARSON EDUCACIÓN,S.A. Obtenido de

https://www.academia.edu/21643101/Economia_Ambiental

Ley 1819 artículo 221. (29 de diciembre de 2016). Impuesto al carbono. Colombia:

Diario Oficial No. 50.101 . Obtenido de

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1819_2016.html#PAR

TE%20I

Ley 20780, art 8°. (29 de setiembre de 2014). Reforma tributaria que modifica el

sistema de tributacion. Chile. Obtenido de

<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1067194>

Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion de los ingresos del estado. (11 de

noviembre de 2011). Capitulo I - Impuesto ambiental a la contaminacion

vehicular. Ecuador. Obtenido de

[http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/a2d9e000-58d0-424d-b7e2-](http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/a2d9e000-58d0-424d-b7e2-6ec0b7d270e3/Ley+del+Impuesto+Ambiental+a+la+Contaminaci%F3n+Vehicular+%28IACV%29.pdf)

[6ec0b7d270e3/Ley+del+Impuesto+Ambiental+a+la+Contaminaci%F3n+Vehicular+%28IACV%29.pdf](http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/a2d9e000-58d0-424d-b7e2-6ec0b7d270e3/Ley+del+Impuesto+Ambiental+a+la+Contaminaci%F3n+Vehicular+%28IACV%29.pdf)

Ley de Tributacion Municipal. (15 de noviembre de 2014). Lima. Obtenido de

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9FB09CDC750820](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9FB09CDC75082094052581560074771E/$FILE/2.Ley_de_Tributaci%C3%B3n_Municipal.pdf)

[94052581560074771E/\\$FILE/2.Ley_de_Tributaci%C3%B3n_Municipal.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9FB09CDC75082094052581560074771E/$FILE/2.Ley_de_Tributaci%C3%B3n_Municipal.pdf)

Ley general del ambiente - N°28611. (15 de 10 de 2005). Ley General del Ambiente.

168. Lima, Peru. Obtenido de [http://www.minam.gob.pe/wp-](http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/06/ley-general-del-ambiente.pdf)

[content/uploads/2013/06/ley-general-del-ambiente.pdf](http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2013/06/ley-general-del-ambiente.pdf)

Ley N° 26839 - Ley sobre la Conservación y el Aprovechamiento Sostenible de la

Diversidad Biológica. (17 de junio de 1997). Ley sobre la Conservación y el

Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica. 7. Lima, Peru.

Obtenido de <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0-26839.pdf>

LEY N° 30884 - Ley que regula el plástico de un solo uso y los recipientes o envases descartables. (19 de diciembre de 2018). LEY QUE REGULA EL PLÁSTICO DE UN SOLO USO Y LOS RECIPIENTES O ENVASES DESCARTABLES. Lima, Peru. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-regula-el-plastico-de-un-solo-uso-y-los-recipientes-ley-n-30884-1724734-1/>

Malaver, E. (2016). "Implementación de Tributos Ambientales en el Perú como una medida de protección al medio ambiente". (*Tesis de pregrado*). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo. Obtenido de http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/2195/malaversalda%C3%B1a_estefania.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ministerio del Ambiente del Peru. (2014). *COP20 AMBICIÓN PARA LA ACCIÓN "El espíritu de Lima inspiró el éxito"*. Lima. Obtenido de http://www.minam.gob.pe/somoscop20/wp-content/uploads/sites/81/2015/04/dossier_bajas_final-1.pdf

Organismo de las Naciones Unidas. (29 de diciembre de 1993). Convenio sobre la Diversidad Biológica. Rio de Janeiro, Brasil. Obtenido de <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-es.pdf>

Organismo de las Naciones Unidas. (11 de diciembre de 1997). "Protocolo de Kyoto de la convención marco de las naciones unidas sobre el cambio climático". Kioto, Japon. Obtenido de <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf>

Organismo de las Naciones Unidas. (2015). *Acuerdo de Paris - COP 21*. Paris. Obtenido de <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/spa/109s.pdf>

- Organizacion de las Naciones Unidas. (2016). *Convención Marco sobre el*. Obtenido de <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/spa/10a01s.pdf>
- Organización Meteorológica Mundial. (s.f.). *¿ Que es la conferencia de las partes en la convencion marco de las naciones unidas sobre el cambio climatico?* Obtenido de <http://youth.wmo.int/es/content/%C2%BFqu%C3%A9-es-la-conferencia-de-las-partes-en-la-convenci%C3%B3n-marco-de-las-naciones-unidas-sobre-el>
- Organizacion Mundial de la Salud. (2016). *Contaminacion del aire ambiental*. Obtenido de https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=12918:ambient-air-pollution&Itemid=72243&lang=es
- Ortiz, M. (30 de abril de 2015). *Guia de entrevista y observacion*. Obtenido de https://prezi.com/ooatecj5_fgt/guia-de-entrevista-y-de-observacion/
- Oscanoa, B. (2016). "Impuesto a la emisión de gases contaminantes como instrumento jurídico para la protección del medio ambiente en el Perú". (*Tesis de pregrado.*). Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima. Obtenido de http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/4901/Oscanoa_pb.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Peru 21. (05 de mayo de 2014). *OMS: Lima tiene el aire más contaminado de América Latina*. Obtenido de <https://peru21.pe/lima/oms-lima-aire-contaminado-america-latina-156832-noticia/>
- Pigou, A. C. (1946). *"La economia del bienestar"*. Aguilar. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=jilTYAAACAAJ>
- Ramos, T. (2018). "Análisis de impuestos ambientales en países de la región, y propuesta de implementación de estos, en empresas de transporte de pasajeros como medida de protección al medio ambiente, por emisiones de CO2, en

- Chiclayo". (*Tesis de pregrado*). Universidad Catolica Santo Toribio de Mogrovejo, Chiclayo. Obtenido de <http://tesis.usat.edu.pe/handle/usat/1405>
- Rudnick, H. (2010). *Impuestos al carbono*. Pontificia Universidad Catolica De Chile, Santiago. Obtenido de http://hrudnick.sitios.ing.uc.cl/alumno10/carbono/index_archivos/Impuestos%20al%20Carbono%20Alumnos%20Richard_Francisco.pdf
- Ruiz de Castilla, F. (2001). Capacidad Contributiva y Capacidad de Pago. *Ponencia en VII Tributaria*. Cusco.
- Sanchez, E. (2017). *Evasión tributaria y su influencia en la recaudación*. Universidad San Andres, Lima. Obtenido de http://repositorio.usan.edu.pe/bitstream/usan/54/1/03_TI_USAN.pdf
- Semana sostenible. (31 de agosto de 2017). *Semana sostenible*. Obtenido de <https://sostenibilidad.semana.com/impacto/articulo/impuesto-nacional-al-carbono-asi-funciona-el-tributo-de-emisiones-de-co2/38525>
- Semana sostenible. (1 de febrero de 2017). *Semana sostenible*. Obtenido de <https://sostenibilidad.semana.com/negocios-verdes/articulo/conozca-el-nuevo-impuesto-nacional-al-carbono/36769>
- Servicio de Impuestos Internos. (11 de noviembre de 2016). *Servicio de Impuestos Internos*. Obtenido de http://www.sii.cl/preguntas_frecuentes/tasa_vehiculos/001_008_6642.htm
- Servicio de Rentas Internas del Ecuador. (24 de noviembre de 2011). *IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR*. Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-ambiental-a-la-contaminacion-vehicular1>

- (2012). *Situacion del Ecuador: Impuestos vigentes y niveles de contaminacion*. Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/retrieve/89120/D-P11864.pdf>
- Stern, N. (2007). *The Economics of Climate Change*. Cambridge University. Cambridge: Cambridge. Obtenido de <https://www.cambridge.org/pe/academic/subjects/earth-and-environmental-science/climatology-and-climate-change/economics-climate-change-stern-review?format=PB&isbn=9780521700801>
- Sunat. (1994). *Sunat*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/sistematributario.html>
- Vara, A. (2012). 7 pasos para una tesis exitosa. Lima.
- Vara, A. (2012). 7 pasos para una tesis exitosa. Lima. Obtenido de www.aristidesvara.net
- Villegas, H. (1990). *Curso de Finanzas, Derecho Tributario y Financiero* (Vol. Tomo I). Buenos Aires: .
- Yacolca, D. (2009). *Derecho tributario ambiental*. Lima: Grijley E.I.R.L.
- Yacolca, D. (junio de 2016). La evolucion de la funcion extrafiscal de los tributos. Obtenido de <http://periodicos.ufc.br/nomos/article/download/5946/4456/>

ANEXOS

Matriz de consistencia metodológica.

“Fundamentacion para la imposicion de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los paises de la region andina en el distrito de Cajamarca 2019”							
FORMULACION DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	INDICES	INSTRUMENTOS Y TÉCNICAS	
<p>PREGUNTA GENERAL ¿Como es el Impuesto Ambiental Vehicular en Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019?</p> <p>PREGUNTAS ESPECIFICAS 1. ¿Cual es la fundamentacion economica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los paises de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019? 2. ¿¿Cual es la fundamentacion social en la Impuesto Ambiental Vehicular en los paises de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019?? 3. ¿¿Cual es la fundamentacion juridica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los paises de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019??</p>	<p>OBJETIVO GENERAL Decribir como es el Impuesto Ambiental Vehicular en Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019.</p> <p>OBJETIVOS ESPECIFICOS 1. Analizar la fundamentacion economica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los paises de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019. 2. Analizar la fundamentacion social en la Impuesto Ambiental Vehicular en los paises de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019. 3. Analizar la fundamentacion juridica en la Impuesto Ambiental Vehicular en los paises de Colombia, Chile y Ecuador en el periodo 2019. 4. Propuesta de implementacion y/o creacion de nuevo Impuesto Ambiental Vehicular en el distrito de Cajamarca.</p>	<p>"IMPUESTO AMBIENTAL VEHICULAR"</p>	Fundamentacion Economica	Analisis Costo - Beneficio		Tecnica:	
				Economia y Contaminacion Ambiental			Tecnica Revision Documental
				Externalidades		Positivas	
			Fundamentacion Juridica	Finalidades del Tributo	Negativas	Fiscal	Ficha Bibliografica
					Principio de Contaminador - Pagador	Extrafiscal	
				Bases Juridicas		Constitucion Politica del Peru	Tecnica:
						Ley N° 28611	
						Ley N° 26839	Entrevista
				Ley N° 30884			
			Fundamentacion Social	Acuerdos Internacionales Ambientales	Conferencia de las Partes (COP)	Instrumento:	
				Experiencia Internacional en Impuestos Ambientales	Ecuador		Guia de Entrevista
					Chile		
Colombia							



GUÍA DE ENTREVISTA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS CONTABLES Y
ADMINISTRATIVAS
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

La siguiente entrevista tiene por finalidad conocer la perspectiva de funcionarios y especialistas ambientales, con el único propósito de proponer un Impuesto Ambiental Vehicular para el distrito de Cajamarca en el 2019

Por ello esta entrevista va dirigida a los funcionarios de entidades públicas, por ello solicitamos su ayuda y colaboración en esta actividad.

1. ¿Cree que Cajamarca es un distrito con altos niveles de contaminación?
2. ¿Qué opina acerca de la contaminación emitida por los vehículos?
3. ¿Qué opina acerca de los impuestos a favor del medio ambiente?
4. ¿Alguna vez ha escuchado acerca de Impuestos Ambientales Vehiculares?
5. ¿Cree que un Impuesto dirigida a los propietarios de vehículos por su emisión de contaminación sería una solución?

VARIABLE IMPUESTO AMBIENTAL VEHICULAR:

Dimensión: Fundamentación Económica

6. ¿Ud. Cree que los propietarios de vehículos aceptarían la imposición de un nuevo impuesto, como beneficio del medio ambiente?
7. Ud. cree que la contaminación del aire generada por los vehículos, ¿Repercute en la economía nacional?
8. ¿Ud. Cree que la contaminación de los vehículos también genera otros efectos positivos o negativos para los habitantes del distrito de Cajamarca?

Dimensión: Fundamentación Jurídica.

9. ¿A dónde cree Ud. que deberían de destinarse los fondos recaudados por dicho Impuesto?
10. ¿Ud. Cree que “quien contamina, debe pagar”?
11. En el Perú, 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 ¿Ud. cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable?
12. ¿Ud. Cree que el Impuesto que grava al uso de Plástico es un Impuesto Ambiental?

Dimensión: Fundamentación Social.

13. Existen acuerdos internacionales como la Conferencia de las Partes, que se da año tras año con la finalidad de reducir los niveles de contaminación, y Perú es país suscrito a estos acuerdos ¿De qué manera cree Ud. que el gobierno debería tomar cartas en el asunto de la contaminación del aire?
14. En el mundo existen una gran cantidad de impuestos a favor del medio ambiente, por ejemplo, en Ecuador un Impuesto Ambiental Vehicular que grava a vehículos de mayor antigüedad y por su volumen de motor, en Chile un Impuesto a las Áreas Verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, y en Colombia el Impuesto al Carbono que grava el contenido de carbono de todos los combustibles, entonces, ¿Ud., cree que el Perú debería de adoptar estas buenas prácticas?

“Año del Diálogo y Reconciliación Nacional”

INFORME N° 044-2018-LRLA

A : **ING. RANDOL E. PÉREZ QUIROZ**
Sub Gerente de Operaciones de Transporte

DE : **LENDER RONALDO LEÓN ALCÁNTARA**
Inspector - Responsable de Habilitación por Renovación

ASUNTO : Lo que se indica

FECHA : Cajamarca, 22 de Julio de 2018

Es sumamente grato dirigirme a Ud. con la finalidad de saludarlo cordialmente y a la vez informarle, donde se solicita la cantidad de vehículos de servicio público la información requerida se detalla a continuación:

- ✓ Servicio de Mototaxi 7168
- ✓ Servicio Especial de Taxi 3054
- ✓ Servicio Especial de Transporte Regular 1060
- ✓ Servicio Especial de Turismo 30
- ✓ Servicio de Trabajadores 14
- ✓ Servicio Especial de Estudiantes 68

Es cuanto informo a Ud., para su conocimiento y demás fines.

Atentamente,

LENDER RONALDO LEÓN

ALCÁNTARA

C.c
Archivo