

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

**EFFECTOS JURÍDICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN
EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
AÑO 2018**

Tesis para optar el título profesional de:
Abogado

Autores:

Bach. Luz Yanina Hernández López
Bach. Diana Fiorela Torres Chilón

Asesor:

Mg. José Luis Coba Uriarte

Cajamarca – Perú
2020

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

**EFFECTOS JURÍDICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN
EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
AÑO 2018**

Tesis para optar el título profesional de:
Abogado

Autores:

Bach. Luz Yanina Hernández López
Bach. Diana Fiorela Torres Chilón

Asesor:

Mg. José Luis Coba Uriarte

Cajamarca – Perú
2020

Copyright © 2020 by

Luz Yanina Hernández López

Diana Fiorela Torres Chilon

Todos los derechos reservados

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO

APROBACIÓN DE TESIS PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL

**EFFECTOS JURÍDICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO
DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS 2018**

Presidente : Dr. Christian Fernando Tantaleán Odar

Secretario : Dr. Juan Carlos Céspedes Ortiz

Asesor : Dr. José Luis Coba Uriarte

A:

Mis padres, Teodoro y Nélida por su apoyo incondicional, orientación durante mis estudios y por mostrarme el camino hacia la superación y el éxito.

Luz Yanina Hernández López

A:

A mi Padres María y Genaro por ser mi mayor motivación y estar en los momentos más difíciles, a mi hermano mi compañero de vida.

Diana Fiorela Torres Chilón

AGRADECIMIENTOS

- A Dios, por habernos forjado un camino y dirigirnos por el sendero correcto, por ayudarnos aprender de nuestros errores y superarlos para culminar con éxito nuestra carrera.
- Al Doctor José Luis Coba Uriarte, por la confianza, apoyo y dedicación de tiempo y por haber compartido con nosotros sus conocimientos.
- A todos aquellos que sin haberlos mencionado han contribuido con sus sugerencias e ideas para la culminación de nuestra tesis.

RESUMEN

La investigación tiene como objetivo general determinar los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros, por ello se ha desarrollado los siguientes objetivos específicos: i) Analizar los principios tributarios en la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros, ii) Evaluar la capacidad contributiva y el deber de contribuir de quien presta el servicio de transporte público de pasajeros, como sujeto pasivo del IGV y iii) Analizar los efectos económicos de la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros y justificar una modificación legal. La investigación fue de tipo descriptiva, básica, de enfoque cualitativo, y de diseño no experimental, utilizando la hermenéutica y la dogmática jurídica para obtener como hipótesis de la investigación la afectación de los principios tributarios y el déficit de la recaudación fiscal tributaria como efectos jurídicos de la exoneración del impuesto general de las ventas en el servicio de transporte público de pasajeros.

Palabras clave: principios tributarios, efectos jurídicos, sujeto pasivo, deber de contribuir

ABSTRACT

The investigation has as general objective to determine the legal effects of the exemption of the IGV in the public transport of people, for this reason the following specific objectives have been developed: i) To analyze the tax principles in the exemption of the IGV for the public transport service of persons, ii) Evaluate the contributory capacity and the duty of contribution of the person who provides the public transport service of persons, as taxable person of the IGV and iii) Analyze the economic effects of the exemption of the IGV for the public transport service of persons and justify a legal modification. The research was descriptive, basic, of a qualitative approach, and of a non-experimental design, using hermeneutics and legal dogmatics to obtain as a hypothesis of the investigation the affectation of tax principles and the deficit of tax collection as legal effects. of the exemption of the general sales tax in the public transport service of people.

Keywords: tax principles, legal effects, taxpayer, duty of contribution.

ÍNDICE

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTOS	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
ÍNDICE	ix
ÍNDICE DE TABLAS	xiii
ÍNDICE DE FIGURAS	xiv
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. El problema de investigación.....	1
1.1.1. Descripción de la realidad problemática.....	1
1.1.2. Formulación del problema.....	3
1.1.3. Justificación de la investigación.....	3
1.2. Objetivos de la Investigación.....	4
1.2.1. Objetivo general.....	4
1.2.2. Objetivos específicos.....	4
1.3. Marco teórico.....	5
1.3.1. Antecedentes teóricos / teorías que sustentan la investigación.....	5
1.3.1.1. Teoría de la causa en la obligación tributaria.....	5
1.3.1.2. Teoría del consumo.....	5
1.3.1.3. Teoría del valor agregado.....	6
1.3.1.4. Teoría de Eheberg.....	7
1.3.1.5. Teoría del deber de contribuir.....	7
1.3.2. Bases teóricas.....	8
1.3.2.1. Principios tributarios.....	8
1.3.2.2. Servicio de transporte público de pasajeros.....	9
1.3.2.3. Capacidad contributiva.....	9
1.3.2.4. Deber de contribuir.....	10
1.3.2.5. Impuesto general a las ventas.....	11
1.3.3. Discusión teórica.....	12

1.3.4. Definición de términos básicos	14
1.3.4.1. Transporte público.....	14
1.3.4.2. Servicio de transporte.....	15
1.3.4.3. Efectos económicos.....	15
1.3.4.4. Exoneración.....	15
1.3.4.5. Sujeto pasivo	15
1.3.4.6. Transporte público urbano e interprovincial de pasajeros	16
1.3.4.7. Servicio de taxi.....	16
1.3.4.8. Servicio de transporte en auto colectivo	16
1.4. Hipótesis de la investigación.....	17
1.4.1. Operacionalización de variables.....	18
1.5. Metodología de la investigación	20
1.5.1. Aspectos generales	20
1.5.1.1. Enfoque.	20
1.5.1.2. Tipo	20
1.5.1.3. Diseño.....	21
1.5.1.4. Dimensión temporal y espacial	21
1.5.2. Unidad de análisis, universo y muestra.....	21
1.6. Métodos.....	22
1.6.1. Hermenéutica jurídica	22
1.6.2. Técnicas de investigación	22
1.6.3. Instrumentos.....	23
1.6.4. Técnicas estadísticas de análisis de datos	24
1.6.5. Limitaciones	25
1.7. Aspectos Éticos de la Investigación.....	25
2. PRINCIPIOS TRIBUTARIOS EN LA EXONERACIÓN DEL IGV PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	26
2.1. Principios tributarios	26
2.2. Principios tributarios explícitos.....	27
2.2.1. Principio de legalidad tributaria	27
2.2.2. Principio de igualdad.....	29
2.2.3. Principio de generalidad.....	31

2.2.4. Principio de proporcionalidad	32
2.3. Principios tributarios implícitos	33
2.3.1. Principio de capacidad contributiva	33
2.3.2. Principio de seguridad jurídica.....	36
2.3.3. Principio de equidad.....	37
2.3.4. Principio de solidaridad.....	38
3. LA CAPACIDAD Y EL DEBER DE CONTRIBUTIVO EN EL	
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	41
3.1. Capacidad contributiva.....	41
3.1.1. Tipos de capacidad contributiva.....	42
3.1.2. Diferencias entre capacidad contributiva y capacidad tributaria	43
3.1.3. Cómo calcular la capacidad contributiva	44
3.2. Deber de Contribuir.....	46
3.2.1. Ámbito del deber de contribuir	46
3.2.2. El deber de contribuir y solidaridad	47
3.2.3. El deber de contribuir en el constitucionalismo	48
3.2.4. El deber constitucional de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos	48
3.3. Impacto económico de la capacidad contributiva del contribuyente	49
4. EFECTOS ECONÓMICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV PARA	
EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	56
4.1. Efectos económicos de la exoneración del IGV	56
4.1.1. Moratoria tributaria	57
4.2. La evitación tributaria	57
4.3. Evasión tributaria	58
4.4. Investigaciones económicas del IGV en el transporte público de pasajeros	58
5. EFECTOS JURÍDICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL	
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	66
CONCLUSIONES.....	69
RECOMENDACIONES.....	71
REFERENCIAS	72

ANEXOS	79
Anexo 01 Proyecto de ley	79

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables	18
Tabla 2 Matriz de consistencia.....	19
Tabla 3 Puno: determinación del ingreso monetario anual de las empresas de transporte urbano de pasajeros, 2012	51
Tabla 4 Puno: ingreso monetario de las empresas de transporte urbano, 2012	52
Tabla 5 Estimado de ganancia.....	53
Tabla 6 Nuevas unidades	54
Tabla 7 Unidades de segunda.....	54
Tabla 8 Estimación de recaudaciones de IGV 2002 - Transporte terrestre de pasajeros (Millones de S/)... ..	60
Tabla 9 Sector transporte, almacenamiento, correo y mensajería: diciembre 2019 (año base 2007)	63
Tabla 10 Variación porcentual del año 2018 al 2019	64

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Índice de la producción de transporte y almacenamiento (base 2007)...	62
Figura 2 Índice de la producción de transporte y almacenamiento.....	62

1. INTRODUCCIÓN

1.1. El problema de investigación

1.1.1. Descripción de la realidad problemática

En el derecho tributario son habituales los cambios y las transformaciones legislativas, pero se trata, casi siempre, de evoluciones circunstanciales o de pequeños arreglos que no tienen otro objetivo que corregir defectos episódicos que se van detectando en el sistema, resultando este uno de los motivos principales que impulsaron la realización de esta investigación concerniente a los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros.

Siendo así el estado posee un conjunto de potestades que le permiten exigir a todo sujeto pasivo del IGV por igual el cumplimiento del pago de dicho tributo, puesto que tiene el deber de contribuir, el cual como lo señala Borrero (2012):

Se configura como un precepto de resultados, exigiendo, en tanto que mandato constitucional, la completa imbricación de todas las normas jurídicas tributarias en la concepción de la contribución de todos al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con la idea de justicia constitucional, tal como estas se materializan en la materia tributaria (p.21).

Por ende, a fin de determinar los efectos jurídicos de la exoneración en el servicio de transporte público de pasajeros siempre

deberá realizarse una comparación entre dos hechos iguales, como es el caso del transporte ferroviario y aéreo con el transporte público de pasajeros, transportes que brindan el servicio de trasladar a personas de un determinado lugar a otro, por lo que la norma no puede diferenciarlos como dos sujetos pasivos del IGV, porque ambos generan un mismo hecho generador, siendo un elemento para ser considerado gravable.

Entonces, de resultar igual el régimen legislativo para ambos hechos generadores del IGV que contienen un tratamiento diferente deviene en inconstitucional por tratar de modo diferente a dos supuestos de hecho similares.

Sin embargo, debemos tener presente que la obligación es un vínculo de naturaleza, y la prestación es el contenido de la obligación, siendo así, la conducta de los agentes que realizan el servicio de transporte público de pasajeros, se configura como hecho imponible, de donde nace la obligación de pagar el IGV; puesto que es un servicio que a través de su prestación se recibe una retribución económica.

De acuerdo a esto, Ataliba (1987) hace notar que el tributo puede definirse jurídicamente como “una obligación jurídica pecuniaria, ex lege, que no contribuya sanción por acto ilícito, cuyo sujeto activo es, en principio una persona pública, y cuyo sujeto pasivo es alguien puesto en esa situación por voluntad de la ley” (p.37).

Finalmente, merece nuestra preocupación el poco interés que muestran los legisladores y doctrinarios en materia tributaria respecto a

los efectos jurídicos que produciría que el servicio de transporte público de pasajeros se encuentre gravado con el IGV, ya que a raíz de esto se podría mejorar en la recaudación tributaria del estado y así desarrollar mayores obras públicas en beneficio de la sociedad peruana.

1.1.2. Formulación del problema

¿Cuáles son los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros?

1.1.3. Justificación de la investigación

La presente investigación se justifica teóricamente en la obligación de todo habitante el contribuir en la medida de sus posibilidades al financiamiento de los gastos en que incurre el Estado, ya que éste necesita de recursos para satisfacer las necesidades públicas, en esta perspectiva el estado peruano tiene la potestad de detraer parte de la riqueza de los individuos de la colectividad, beneficiando a la administración tributaria, y es por ello que el tema de investigación se torna de vital importancia en el ámbito del régimen tributario peruano, debido a que el servicio del transporte público de pasajeros no ha sido tomado en cuenta por la norma tributaria para gravar el IGV, más por el contrario este se encuentra exonerado; tal como lo refiere la Ley del impuesto general a las ventas en el artículo 5°, contenido en el anexo 02 - Servicios exonerados del Impuesto General a las Ventas, numeral 2: “servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo”.

Frente a esta situación es que se torna menester la regulación de la afectación del IGV al servicio de transporte público de pasajeros en nuestro ordenamiento jurídico tributario, pues el articulado antes mencionado, es limitado e inexacto, puesto que la misma norma en su artículo 1° señala que una de las operaciones gravadas con el IGV es la prestación o utilización de servicios en el país, y en su artículo 3° establece por servicios a “ Toda prestación que una persona realiza para otra y por la cual recibe una retribución o ingreso [...]” resultado así una incongruencia lógica de la norma tributaria.

1.2. Objetivos de la Investigación

1.2.1. Objetivo general

Determinar los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el transporte público de pasajeros.

1.2.2. Objetivos específicos

- a. Analizar los principios tributarios en la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros.
- b. Evaluar la capacidad contributiva y el deber de contribuir de quien presta el servicio de transporte público de pasajeros, como sujeto pasivo del IGV.
- c. Analizar los efectos económicos de la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros y justificar una modificación legal.

1.3. Marco teórico

1.3.1. Antecedentes teóricos / teorías que sustentan la investigación

1.3.1.1. Teoría de la causa en la obligación tributaria

Esta teoría afirma que la deuda impositiva no surge aun produciéndose la situación de hecho que constituye su presupuesto, sin el concurso de otro elemento esencial que se define como causa de la obligación tributaria. Esta causa consiste en la participación del contribuyente en las ventajas generales y particulares que le reporta su pertenencia al grupo social y de las que constituye un indicio de capacidad contributiva, lo que lleva aparejada la consecuencia de que en cada caso deberá indagarse si existe y en qué medida la expresada razón justificadora, considerándose que el tributo se debe dentro de los límites que aquella señale, y que carece de justificación y de causa en lo que exceda de la expresada medida (Torres, 2012, p.100).

1.3.1.2. Teoría del consumo

Plantea que se pagan los impuestos en proporción a lo que el individuo adquiere y por la que recibe una utilidad que es la que grava el Estado. Es una teoría plenamente liberal en el que dos partes iguales (Estado y particular) se ponen de acuerdo porque el pago de impuestos es ventajoso por las dos partes. El individuo solo paga por lo que recibe del Estado. Como se ve no

tiene en cuenta que la relación entre Estado y particular no es ni mucho menos igualitaria. Como teoría plenamente liberal es poco progresiva, ya que se paga por lo que se consume y se consume por lo que se tiene, si alguien paga más es porque tiene más y no por ningún otro planteamiento de justicia (Soler, 2011, p.75).

1.3.1.3. Teoría del valor agregado

Al respecto, Caldeiro menciona:

“El impuesto al valor agregado, también denominado valor añadido o valor adicional, es un gravamen de etapa múltiple, no acumulativo y de única incidencia en el precio. Este se genera en cada una de las etapas del proceso de producción y comercialización, considerando generalmente como hecho imponible la venta de mercaderías y determinadas obras, locaciones y prestaciones de servicios. (...) Tiene la particularidad de incidir una sola vez en el precio final de los bienes o servicios, lo que elimina consecuentemente el efecto piramidación al gravarse solo la parte que representa el valor agregado en cada una de las transferencias, de forma tal que se verifique una igualdad entre los impuestos abonados en las distintas etapas del proceso económico y el impuesto que se obtendría de aplicar la alícuota del

tributo sobre el precio neto final de enajenación (1983, p.78).

1.3.1.4. Teoría de Eheberg

Esta teoría expresa que el pago de los tributos es un deber que no necesita fundamento jurídico especial, considerando el deber de tributar como un axioma (postulado de un lenguaje formal que se acepta sin demostración, como punto de partida para demostrar otras fórmulas) que en sí mismo no reconoce límites, es decir, que su propio fundamento jurídico es, precisamente, que no necesita de ningún fundamento jurídico para justificar su existencia (Paredes, 2010, p.245).

1.3.1.5. Teoría del deber de contribuir

El deber de contribución como categoría constitucional puede ser visto desde distintas aristas, bien en calidad situación jurídica de subordinación del ciudadano para con el Estado, es decir con un fuerte contenido dogmático desde el punto de vista del Derecho administrativo, o bien como deber prestacional incluso de solidaridad característico de un vínculo jurídico propio del Derecho financiero que ha sido considerado además como un deber de responsabilidad política y económica; consecuentemente, múltiples son las características y particulares notas jurídicas que permiten configurar un deber general de contribución y plasmarlo en una obligación

específica de tributación, para ello la formulación constitucional en la parte dogmática de la norma fundamental y la reglas legislativas para instrumentar el deber y hacerlo exigible al ciudadano son de vital importancia para la sistematización jurídica y ordenación de la Hacienda Pública (De la Guerra, 2017, p.71).

En este planteamiento, siguiendo la explicación de Luis Duran Rojo, se entiende al deber de contribuir como la obligación de todo ciudadano a tributar de acuerdo a su capacidad o solvencia económica que ostenta. Conforme a ello, Durán (2005) afirma que “el deber de contribuir es asumido como hecho de contribuir y por lo tanto se encuentra implícito en la propia idea de Estado de Derecho, a fin de acercar el sistema fiscal a la soberanía del Estado” (p.6).

1.3.2. Bases teóricas

1.3.2.1. Principios tributarios

Los principios tributarios cumplen la función de límites a la potestad tributaria de la que se encuentra investida la autoridad competente, teniendo como función la obtención de una especie de guías u orientaciones para una política fiscal racional. Como lo señala Rodríguez “los principios constitucionales en materia tributaria más que un mandato susceptible de aplicación por sí mismo, constituyen la base, el

criterio o la justificación del mandato en cuanto necesitan de una concreción en ulteriores normadas y decisiones” (1998, p.130-131).

1.3.2.2. Servicio de transporte público de pasajeros

El sistema de transporte público de pasajeros es un servicio que se brinda a la población, el cual le permita desplazarse entre distintos puntos de la ciudad y en el que confluyen tanto las entidades municipales y regulatorias como las empresas de transportes particulares. Éstas últimas son las propietarias de los medios de transporte que llevan a cabo el servicio propiamente (Mendoza, 2009, p.492).

Siendo así, el servicio de transporte público de pasajeros tiene como fin trasladar a las personas de un lugar a otro, y a cambio de este servicio pagar una retribución.

1.3.2.3. Capacidad contributiva

Conocida como capacidad económica de la obligación, consiste como dice Ruiz de Castilla (2001) “en la aptitud económica que tienen las personas y empresas para asumir cargas tributarias” (p.126), tomando en cuenta la riqueza que dicho sujeto ostenta. Impone también respetar niveles económicos mínimos, calificar como hipótesis de incidencia circunstancias adecuadas y cuantificar las obligaciones tributarias sin exceder la capacidad de pago.

Existen 2 tipos de capacidad contributiva:

a. Absoluta; aptitud abstracta que tiene determinadas personas para concurrir a los tributos creados por el estado en ejercicio de su potestad tributaria. Este tipo de capacidad contributiva se toma en cuenta en el momento en el que el legislador delimita los presupuestos de hecho de la norma tributaria.

b. Relativa; es aquella que orienta la determinación de la carga tributaria en forma concreta. Este tipo de capacidad contributiva permite fijar cuales son los elementos de la cuantificación de la deuda tributaria.

Para calcular la capacidad contributiva, el legislador toma como índice los ingresos, rentas, incremento patrimonial debidamente comprobado de la totalidad o de una parte constituida del patrimonio del sujeto deudor tributario, también la producción de bienes, venta de bienes, consumo de bienes o servicios hace presumir un nivel de riqueza como índice de capacidad contributiva (Robles y Gamarra, 2002, p.12).

1.3.2.4. Deber de contribuir

Del principio de solidaridad se desprende el deber de contribuir. Durán (2006, p30) señala que el deber de contribuir puede consistir en:

a. La prestación de dar una suma de dinero al fisco (tributo) y el cumplimiento de los consiguientes deberes formales tales como la entrega de comprobantes de pago, tenencia de libros de contabilidad, declaraciones juradas, etc.

b. El deber de colaboración en cuya virtud los ciudadanos deben apoyar el trabajo de fiscalización que realiza la administración tributaria, además los ciudadanos deben suministrar la información sobre terceros cuando lo requiera la administración tributaria y, finalmente, los ciudadanos deben apoyar la actividad de recaudación por parte de la administración tributaria (retención, percepción y detracción de tributos, etc.)

Como se valora, el tributo viene a ser una parte del deber de contribuir. Desde esta figura el tributo reside en aquella relación jurídico-constitucional que se inicia entre la sociedad y el Estado y consiste en el deber que tenemos todos los miembros de la sociedad para apoyar económicamente la actividad fiscal siempre que ésta vaya encaminada a la atención de las necesidades humanas.

1.3.2.5. Impuesto general a las ventas

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9° del decreto legislativo N°821 Ley del IGV, la calidad de sujeto pasivo (contribuyente) del impuesto general a las ventas es atribuible a las personas naturales o jurídicas que realicen operaciones comprendidas dentro del ámbito de aplicación del impuesto, en clara alusión a las personas que realizan actividad empresarial,

por la cual se perciben rentas de tercera categoría a efectos del impuesto a la renta. Respecto de las personas que no realicen actividad empresarial pero que realicen operaciones comprendidas dentro del ámbito de aplicación del impuesto, serán consideradas como sujetos en tanto sean habituales en dichas operaciones (Bravo, 2010, p.297).

En un impuesto al valor agregado, el sujeto pasivo es un contribuyente de iure (aquel designado legalmente como sujeto) y no de facto (aquel que soporta la carga económica). En otras palabras, el sujeto que realiza el acto de consumo afecto a un impuesto estructurado bajo la técnica del valor agregado, y el que con su actuar evidencia la capacidad contributiva, no es aquel designado en la ley como sujeto pasivo. Por tal motivo, no existe una justificación jurídica para no afectar con el Impuesto General a las Ventas, las operaciones que, estando comprendidas en el ámbito de aplicación del impuesto, realice el estado en tal función (Bravo, 2010, p.299).

1.3.3. Discusión teórica

A pesar de existir investigaciones relacionadas a los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio público de pasajeros, ninguna ha desarrollado claramente cómo es que esta operación puede ser gravada por el Impuesto General a las Ventas, por configurarse la misma como un servicio tal cual como lo describe la norma.

Siendo así, la tesis titulada “Marco Impositivo del Servicio Público Transporte Automotor de Pasajeros”(Ferrario, 2016, p.1), plantea si bien es cierto un marco impositivo, mencionando al impuesto a las ganancias, bajo la recaudación de los pasajes; sin embargo creemos que su planteamiento es erróneo por cuanto quiere establecer que el transporte de pasajeros urbanos debe constituirse bajo algún tipo societario, por cuanto a nuestro entender creemos que esa operación se debe gravar tal cual porque implica una prestación de un servicio que van a realizar los operadores del transporte público urbano hacia los pasajeros a cambio de una retribución o ingreso.

Dentro del mismo orden la tesis titulada “La evasión tributaria en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros y sus incidencias en la recaudación fiscal - Perú- 2016” (Rojas, 2017, p.1), plantea un estudio sobre la evasión y que esta se puede causar por factores que determinen a las personas paguen sus impuesto, sin embargo consideramos que no hay ninguna evasión tributaria respecto a dicho servicio, porque es la misma norma es la que exonera de pago del impuesto al servicio público urbano o de pasajeros.

En el orden de ideas la tesis titulada “El planeamiento tributario como herramienta en la administración de contingencias tributarias en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la provincia de Huancayo” (Limache y Sinchi, 2016, p.1), plantea si existen contingencias en relación al correcto cumplimiento de cada una de sus obligaciones tributarias y/o sustento documentario de los libros y registros contables,

sin embargo creemos que si bien es cierto las empresas de transporte interprovincial pueden generar dicha documentación, el transporte público urbano no, puesto que tiene un rasgo de informalidad, ya que su actividad se centra en prestar el servicio dentro de una ciudad, lo cual sería muy aciago hacer que cada operador tengas registros o libros contables porque sabemos que no lo van a cumplir, siendo que interesa en nuestro tema de investigación gravar dicho servicio. Asimismo la tesis titulada “Impuesto general a las ventas y su ineficacia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales en el distrito de San Vicente de Cañete, año 2014” (Neyra y Zavala, 2016, p.1), la cual tiene por finalidad de estudiar la solvencia del dinero para poder pagar sus impuesto, sin embargo a nuestro entender, el pago de los impuestos es un deber que todo ciudadano debe cumplir gane poco o gane mucho, ya que con esto podrá satisfacer las necesidades de un sociedad, en ese sentido el transporte público urbano al no pagar sus impuestos estaría vulnerando el principio de igualdad tributaria, porque es un acto similar al servicio interprovincial o de carga ya que es un servicio a cambio de una prestación.

1.3.4. Definición de términos básicos

1.3.4.1. Transporte público

Servicio de transporte de una ciudad que puede ser utilizado por cualquier persona para trasladarse de un lugar a otro a cambio de una cantidad de dinero. Asimismo, en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, N° 27181 se habla del

Transporte Terrestre como el desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías de 1999.

1.3.4.2. Servicio de transporte

Actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, N° 27181-1999).

1.3.4.3. Efectos económicos

En la vigésima tercera edición del RAE, se define a efectos como el resultado o la consecuencia que deriva de una casusa, y a económico entiéndase como el fin del término de economía, así como la administración, producción, distribución y consumo de bienes y servicios.

1.3.4.4. Exoneración

De acuerdo con el autor, Guillermo Cabanellas de Torres (2018, p.3), la definición de Exoneración proporcionada por el Diccionario Jurídico Elemental es: “Liberación o descargo de peso, obligación o culpa disminución, alivio o atenuación de uno u otras, destitución, separación o privación de empleo”.

1.3.4.5. Sujeto pasivo

El obligado al cumplimiento de la prestación tributaria frente al acreedor tributario. El deudor tributario es el titular de

un deber de prestación que contrapone al derecho de crédito del acreedor tributario. (Bravo, 2010, p.337).

1.3.4.6. Transporte público urbano e interprovincial de pasajeros

Servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización. (Rengifo, 2016, p.21).

1.3.4.7. Servicio de taxi

Servicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular, que traslada a las personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. La tarifa a cobrar por este servicio puede ser mediante sistemas de control, precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley. (Rengifo, 2016, p.21).

1.3.4.8. Servicio de transporte en auto colectivo

Servicio de transporte especial de personas que tiene por objeto el traslado de usuarios desde un punto de origen a uno de destino, dentro de una región, en un vehículo de la categoría M2 de clasificación vehicular establecida en el RNV. (Rengifo, 2016, p.21).

1.4. Hipótesis de la investigación

Los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros son:

- **H₁**: La afectación de los principios tributarios de igualdad tributaria, legalidad y capacidad contributiva.
- **H₂**: Baja recaudación fiscal

1.4.1. Operacionalización de variables

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variables	Definición	Dimensiones	Indicadores	Unidad de análisis, de información	Instrumentos
V1: Afectación de los principios tributarios de igualdad tributaria, legalidad y capacidad contributiva.	Normas jurídicas que orientan a la creación, aplicación e interpretación de normas tributarias.	Jurídico – Tributario	- Principios tributarios explícitos - Principios tributarios implícitos	Numeral 2 del Apéndice II de la Ley Del Impuesto General A Las Ventas E Impuesto Selectivo Al Consumo Decreto Supremo N° 055-99-Ef. Constitución Política del Perú.	Fichas textuales Libros Fuentes primarias Documentos de internet Notas de campo y registro Fichas bibliográficas
V2: Baja Recaudación fiscal.	Cantidad de dinero o ingresos que se consigue mediante las autoridades tributarias al cobrar a los causantes y contribuyentes todo tipo de impuestos, derechos, productos, aprovechamientos, y contribuciones establecidos en la Ley para el financiamiento de obras públicas.	Jurídico – Tributario Jurídico – Económico	- Capacidad contributiva - Deber de contribuir - Efectos económicos - Evitación tributaria - Evasión tributaria		

Tabla 2*Matriz de consistencia*

Problema	Objetivo	hipótesis	Variables	Metodología
Problema general ¿Cuáles son los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros?	Objetivo general Determinar los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el transporte público de pasajeros. Objetivos específicos a. Analizar los principios tributarios en la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros. b. Evaluar la capacidad contributiva y el deber de contribuir de quien presta el servicio de transporte público de pasajeros, como sujeto pasivo del IGV. c. Analizar los efectos económicos de la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de pasajeros y justificar una modificación legal.	Los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros son: H1: La afectación de los principios tributarios de igualdad tributaria, legalidad y capacidad contributiva. H2: Baja recaudación fiscal.	V1: La afectación de los principios tributarios de igualdad tributaria, legalidad y capacidad contributiva. V2: Baja recaudación fiscal.	Tipo de investigación Por la Finalidad: Básica Por el Enfoque: Cualitativo Por el alcance: Descriptivo - Propositivo Diseño de Investigación - No Experimental - Transversal - Teoría Fundamentada

1.5. Metodología de la investigación

1.5.1. Aspectos generales

1.5.1.1. Enfoque.

En el desarrollo de la investigación, se optará por un enfoque cualitativo pues este método, “utiliza en la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación” (Hernández, Fernández, y Baptista, 2006, p.8), y en vista que se utilizó doctrina y legislación nacional e internacional no resulto necesario el uso del método de medición numérica.

1.5.1.2. Tipo

Es una investigación básica porque, recurre a vincular los principios tributarios con la exoneración del IGV del servicio de transporte público de pasajeros, para determinar la capacidad contributiva y el deber de contribuir de los que prestan tal servicio como sujetos pasivos del IGV. Respecto a ellos podemos fundamentar indicando que “la investigación es básica ya que tiene por objetivo el mejor conocimiento y comprensión de los fenómenos sociales. Se llama básica porque es el fundamento de toda otra investigación.” (Carruitero, 2014, p.177).

1.5.1.3. Diseño

El diseño de la presente investigación corresponde al no experimental, considerado este como: “aquella que se realizara sin manipular deliberadamente variables, solo se concreta a observar los fenómenos sociales y jurídicos, tal como se dan en su contexto natural, para después analizarlos” (Zelayaran, 2002, p.313).

Es por ello que la presente investigación tiene un diseño no experimental porque no se van a manipular las variables de nuestra hipótesis, puesto que solo se va analizar los principios tributarios, la capacidad contributiva y el deber de contribuir de los que prestan el servicio de transporte público de pasajeros como sujetos pasivos del IGV.

1.5.1.4. Dimensión temporal y espacial

La investigación se desarrollará con la información obtenida a través de los diferentes estudios científicos que se han realizado en el territorio peruano.

1.5.2. Unidad de análisis, universo y muestra

Por la naturaleza dogmática de la investigación, el presente estudio tiene un carácter jurídico, observando la realidad y los distintos estudios económicos realizados en el Perú sobre el sector transporte.

1.6. Métodos

1.6.1. Hermenéutica jurídica

Implica la interpretación del texto normativo y se realiza siguiendo los criterios de la lógica, la gramática y la historia, lo que significa que esta debe realizarse dentro de un contexto determinado, en forma conjunta y evitando contradicciones entre ellos.

Este método resulta aplicable al presente trabajo debido a que en un primer momento se va a interpretar la vinculación de los principios tributarios, para ver la exoneración del servicio de transporte público de pasajeros.

1.6.2. Técnicas de investigación

Para el correcto desarrollo de la presente investigación, ha sido necesario seleccionar las técnicas que reúnan las características de confiabilidad y validez.

- **Técnica de Recolección de Datos;** respecto esta técnica hemos utilizado, en primer lugar, la técnica de investigación documental, enmarcada en el aspecto de su dimensión científica. A raíz de esta técnica se ha recurrido a la recolección de las fuentes de información teórica. En segundo lugar, hemos investigado a través del internet, a efectos de aumentar la información teórica necesaria, sea de tipo jurídico o filosófico, por medio de la navegación de páginas web especializadas en dicha materia.

- **Técnicas de Procesamiento de Datos;** en cuanto a esta técnica, hemos adoptado un criterio secuencial para el procesamiento de datos, partiendo desde la depuración inicial o edición de la información, luego categorización y codificación, hasta llegar a la evaluación de los datos.

1.6.3. Instrumentos

En nuestra investigación por tratarse eminentemente teórica, el instrumento predominante ha sido el fichado de la información, esto es, el contacto o relación que el estudioso ha tenido con la fuente de información jurídica, la cual ha debido necesariamente vaciarse en fichas. Asimismo, se ha utilizado internet, herramienta importante e indispensable en la actualidad que nos ha permitido acceder a páginas web en todo el mundo que alojan documentación de interés para nuestra investigación.

Para indicar los tipos de fichas de información utilizadas, entre las más importantes son:

- **Ficha Bibliográfica;** contiene los datos suficientes y necesarios para identificar cada uno de los libros que hemos utilizado en la elaboración de la presente tesis.
- **Ficha de Trabajo;** esta ficha, también llamada documental ha sido el instrumento que contiene los razonamientos, planteamientos o interpretaciones del autor y demás, en general, envuelve los comentarios, críticas y apreciaciones del investigador respecto a los

documentos que ha analizado. Dentro de este tipo de fichas hemos utilizado las siguientes:

- **Ficha Textual;** mediante la cual hemos realizado la transcripción de textos o párrafos que contengan una idea importante para el trabajo de investigación que se ha elaborado.
- **Ficha Comentario;** a través de este tipo de ficha se han consignado ideas personales en torno a lo leído, es decir, las formulaciones de críticas, juicios u opiniones realizadas.

1.6.4. Técnicas estadísticas de análisis de datos

Para el enfoque cualitativo, al igual que para el cuantitativo, la recolección de datos resulta fundamental, solamente que su propósito no es medir variables para llevar a cabo inferencias y análisis estadístico.

- **Observación:** esta técnica implica adentrarnos en profundidad a situaciones sociales y mantener un papel activo, así como una reflexión permanente. Estar atento a los detalles, sucesos, eventos e interacciones (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p.587).

El propósito de esta técnica en la presente investigación es explorar el contexto, describir las actividades que desarrollan los transportistas y comprender las vinculaciones de los principios tributarios con el servicio del transporte público de personas.

- **Recolección de documentos y materiales:** Los documentos, materiales y artefactos diversos. Nos pueden ayudar a entender el fenómeno central de estudio. Le sirven al investigador cualitativo para conocer los

antecedentes de un ambiente, las experiencias, vivencias o situaciones y su funcionamiento cotidiano (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p.614).

Esta recolección documental ayuda a encontrar información relacionada con el tema de investigación.

1.6.5. Limitaciones

La limitación encontrada es el hecho de no contar con la especialidad y/o estudios de la carrera profesional de economía para que se nos facilite entender la información respecto a los estudios e investigaciones económicas realizados en el sector transporte.

1.7. Aspectos Éticos de la Investigación

Como la investigación es de carácter descriptivo, dogmático y hermenéutico a normas específicas del Código Tributario Peruano vigente, así como a principios tributarios, no tienen ninguna vinculación con el estudio de personas en específico, por lo que no se vulnera ningún derecho de la persona. Además de ello no se tuvo contacto directo con personas, por lo cual no fue necesario establecer los principios para su protección.

Asimismo, las autoras de la presente tesis garantizan la originalidad del presente estudio.

2. PRINCIPIOS TRIBUTARIOS EN LA EXONERACIÓN DEL IGV PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

2.1. Principios tributarios

Los principios jurídicos tributarios, cumplen la función de límites a la potestad tributaria de la que se encuentra investida la autoridad competente. Como lo ha señalado Neumark la función de los principios ha sido explicada como la obtención de una especie de guías u orientación para una política fiscal racional.

Asimismo, Rodríguez (1998) señala que “los principios constitucionales en materia tributaria más que un mandato susceptible de aplicación por sí mismo constituyen la base, el criterio o la justificación del mandato, en cuanto necesitan de una concreción en ulteriores normas y decisiones” (p.130-131).

Hay principios jurídicos tributarios que arrastran valores que la población desea respetar, como la propiedad (principio de no confiscatoriedad), la igualdad entre las personas (principio de igualdad) y el respeto a los derechos humanos (principio de respeto a los derechos fundamentales de la persona).

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, se trate de principios jurídicos tributarios que lleven o no una carga axiológica, entendemos que ambos casos cumplen la función de limitar la potestad tributaria del estado, que como sabemos es ejercida a través de normas tributarias en sentido amplio o normas tributarias en sentido estricto (Bravo, 2010, p.112).

Es por ello que los principios tributarios no solo resultan aplicables a las normas jurídicas que establecen tributos sino en general a las normas jurídicas que instalan obligaciones y deberes relacionados al fenómeno tributario (Bravo, 2010, p.112).

En conclusión los principios jurídicos tributarios son muy importantes ya que gracias a ellos se limita el sobre poder con el que cuenta el estado, constituyéndose en una forma de ayudar al contribuyente ya que él será siempre el sujeto pasivo en la relación tributaria, por otro lado respecto al servicio público terrestre de pasajeros se evidencia una afectación a dichos principios en cuanto se debería cobrar el impuesto por las ganancias de este sector, es por ello que se analizara cada principio puesto en la norma (explícitos) y aquellos que no (implícitos).

2.2. Principios tributarios explícitos

2.2.1. Principio de legalidad tributaria

El principio de legalidad tributaria, al cual la doctrina también ha designado como principio de estricta legalidad, compone un criterio de derecho constitucional tributario, adoptada por los diferentes ordenamientos jurídicos modernos y contemporáneos.

Por ello Bravo señala que “dicho principio exige que la Administración Tributaria someta su actuación al imperio de la ley, evitando con ello un actuar arbitrario de su parte” (2010, p.115).

El principio de legalidad significa que los tributos se deben establecer por medio de leyes, tanto desde el punto de vista material

como formal, es decir, por medio de disposiciones de carácter general, abstractas, impersonales y emanadas del poder legislativo (Flores y De la Garza, 1969, p.223).

El principio de legalidad dice García (1966):

Constituye una garantía esencial en el derecho constitucional tributario en cuya virtud se requiere que todo tributo sea sancionado por una ley entendida esta como la disposición que emana del órgano constitucional que tiene potestad legislativa conforme a los procedimientos establecidos por la constitución para la sanción de las leyes y que contiene una norma jurídica (p.78).

Entonces el fundamento de dicho principio es la necesidad de resguardar los derechos de los contribuyentes, un claro ejemplo de esto es cuando, este principio quiere proteger el derecho de propiedad ya que si no se paga un determinado tributo se embargará, algo que en un estado de derecho como el peruano no acepta si no se obtiene el bien por decisión de órganos que representen a la soberanía de un estado ya sea poder judicial o cualquier otros.

Por ello este principio es una directriz que somete a todos los poderes a actuar tal como lo establece nuestra constitución, considerándolo como el ejercicio de la potestad tributaria, mediante la razonabilidad para crear y poner límites a los tributos.

En este sentido el aforismo “Nullum tributum sine lege” entra en pie, siendo así este principio supone no solo la necesidad de una ley, sino que los términos de esta únicamente pueden aplicarse a los hechos que acontezcan a partir de su vigencia, ello permite que el contribuyente al realizar un determinado acto se encuentre en aptitud de conocer y si el mismo constituye o no un hecho imponible, por esta razón consideramos que el Principio de Legalidad se entronca con el de seguridad jurídica que permite a los ciudadanos saber en todo momento cuáles son sus derechos y obligaciones, los ciudadanos conocen que no existiendo ley o norma que establezca determinadas prestaciones tributarias, las mismas que pueden ser exigidas por el Estado no abra necesidad de cumplirlas, de este modo al encontrarse exonerado del IGV el servicio de transporte público, la legalidad con la que debería actuar el ente no se ve materializada en la norma

En efecto la norma VII en su inciso h del Título Preliminar del Código Tributario precisa: la Ley podrá establecer plazos distintos de vigencia respecto a los apéndices I y II de la Ley del Impuesto General a las ventas e Impuesto Selectivo al Consumo (...), siendo ello así el legislador tiene total y plena facultad de cambiar la norma de manera adecuada e idónea.

2.2.2. Principio de igualdad

El principio de igualdad es un límite que señala que la carga tributaria debe ser aplicada de forma simétrica y equitativa entre los sujetos que se encuentran en una misma situación económica y en forma

asimétrica o desigual a aquellos que se encuentran en situaciones económicas diferentes, es decir que ante dos hechos iguales o hechos generadores se debe aplicar el mismo impuesto.

El principio bajo mención supone que a iguales supuesto de hecho se aplican iguales consecuencias jurídicas debiendo considerarse iguales a dos supuestos de hecho cuando la utilización o introducción de elementos diferenciadores sea arbitraria o carezca de fundamento racional (Bravo, 2010, p.126).

El principio de igualdad tributaria no tiene la misma amplitud que la del postulado de igualdad recogido en el inciso 2 del artículo 2 del texto constitucional que contiene el derecho a la igualdad de las personas ante la ley. La igualdad tributaria apunta a la materia imponible, mientras el derecho a la igualdad apunta a la consideración subjetiva. Como bien lo sostiene Danos (1994):

El principio de igualdad tributaria obliga al legislador a abstenerse de utilizar ciertos criterios discriminatorios, pero no supone tratamiento legal igual en todos los casos, con abstracción de cualquier elemento diferenciador con relevancia jurídica, puesto que en verdad no prohíbe toda diferencia de trato, sino que esa diferencia esta desprovista de una justificación objetiva y razonable (p.138).

Se debe tener en cuenta que el Principio de Igualdad engloba dos tipos de igualdad:

- i. Igualdad ante la Ley: No se puede otorgar privilegios personales en materia tributaria. La administración no puede tratar a unos de una manera y a otros de otra manera. Todos deben ser tratados por igual ante la administración.
- ii. Igualdad en la Ley: conocido como el principio de generalidad, del cual se hablará más adelante, consiste en que la norma tributaria debe aplicarse a todos los que cumplen con la hipótesis de incidencia tributaria especificada en la norma, es decir, a los que realizan el hecho generador (Núñez, 2014, p.36)

Por ende, este principio se ve ligeramente afectado en cuanto a la exoneración del servicio de transporte público urbano, ya que este servicio es un hecho generador a través del cual se presta un servicio a cambio de una retribución, constituyendo a los transportistas como sujetos pasivos del IGV en una homogénea capacidad contributiva, por lo que deben recibir el mismo trato legal y administrativo frente al mismo supuesto de hecho tributario (servicios de transporte aéreo y ferroviario).

2.2.3. Principio de generalidad

Este principio está plasmado en el Preámbulo y en el art. 33 de la Constitución Nacional de Argentina.

Al alcance extensivo de la tributación a todos los ciudadanos que posean capacidad contributiva, de modo de no excluir a un sector privilegiándolo por sobre otro. Los tributos deben abarcar a todas las

categorías de contribuyentes, según su capacidad contributiva (Sabic, 2014, párr.38).

El principio de generalidad alude que, establecidas las categorías de contribuyentes, el gravamen correspondiente a cada una de éstas debe aplicarse a todos que lo componen en igual forma, y no a parte de contribuyentes que integran una misma categoría (Sabic, 2014, párr.40).

Resulta pertinente señalar que el estado al no cobrar el IGV en el Servicio de Transporte Público de Pasajeros no está cumpliendo con respetar este principio, puesto que la norma esta no está siendo general en el Sector Transporte ya que según la Ley del IGV los servicios de transporte Aéreo y Ferroviario están pagando IGV.

2.2.4. Principio de proporcionalidad

Este principio requiere que el monto de los gravámenes esté en proporción a las manifestaciones de capacidad contributiva de los obligados a su pago. No prohíbe la progresividad de los impuestos. La proporcionalidad está dada por una alícuota constante, mientras que, en la progresividad, a medida que aumenta la base imponible, aumenta la alícuota.

El artículo 4° de la Constitución Nacional de Argentina dispone que “El Tesoro nacional está conformado, entre otros recursos, por las demás contribuciones que equitativa y proporcionalmente a la población imponga el Congreso Nacional” (Sabic, 2014, párr.61).

La Corte sostiene que la proporcionalidad que establece la Constitución Nacional de Argentina, no quiere decir proporcionalidad con respecto a la alícuota del impuesto, sino a la capacidad de tributar de los habitantes. (Sabic, 2014, párr.63).

El Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación de México ha definido a la proporcionalidad tributaria como “La proporcionalidad radica, en que los sujetos pasivos deben contribuir a los gastos públicos en función de su respectiva capacidad económica, debiendo aportar una parte justa y adecuada de sus ingresos” (389728. 275. Pleno. Séptima Época. Apéndice de 1995. Tomo I, Parte SCJN, p.256)

Indicando que la proporcionalidad se encuentra vinculada con la capacidad económica de los contribuyentes que debe ser gravada diferencialmente, conforme a sus ingresos, siendo esto así correspondería gravar proporcionalmente el IGV en el sector transporte de pasajeros, aéreo y ferroviario ascendiendo al 18% de las ganancias declaradas ante la SUNAT

2.3. Principios tributarios implícitos

2.3.1. Principio de capacidad contributiva

Este principio no encuentra un fundamento positivo en el ordenamiento jurídico peruano. Pero, en lo que respecta al “impuesto”, se reconoce al diseñar normas impositivas que integran el sistema tributario peruano, y por encontrarse relacionado con el principio de igualdad (Bravo, 2010, p.132).

Tanto así que Acosta sostiene “el principio de capacidad contributiva que la constitución del Perú no formula de manera expresa puede llegar a ser un auténtico derecho subjetivo de la persona en cuanto expresión o concreción del derecho a la igualdad” (1999, p.4).

El principio de capacidad contributiva se encuentra presente en la configuración de toda especie tributaria, graduándolas o fundándolas, según sea el caso.

Los tributos “fundados” son los impuestos y la incidencia la descripción del presupuesto de hecho. Y, los tributos “graduados”, son las tasas y las contribuciones, son acto de administración pública, el principio repercute en la graduación de la obligación tributaria (Bravo, 2010, p.133).

El principio de capacidad contributiva se sostiene en que los contribuyentes deben ser tratados con igualdad y que los pagos de tributos implican un sacrificio igual para cada uno de ellos, lo que crea como consecuencia que los contribuyentes con igual capacidad económica paguen prestaciones equivalentes; y que los contribuyentes con diferente capacidad contributiva económica paguen prestaciones tributarias diversas.

La capacidad contributiva puede verse de dos tipos:

- i. Subjetiva o relativa cuando se tiene en consideración a las personas sometidas a la afectación del tributo.

- ii. Objetiva o absoluta cuando se toma en consideración manifestaciones objetivas de la persona (Bravo Cucci, 2010, p.134-135).

Respecto al desarrollo jurisprudencial de este principio de capacidad contributiva, se hace mención a que si bien es cierto no existe en la Constitución Política del Perú, un reconocimiento expreso al principio, el Tribunal Constitucional ha reconocido su carácter implícito indicando que el mismo se alimenta o fluye del principio de igualdad (STC N°0033-2004-AI/TC).

En la Sentencia N°0033-2004-AI/TC, el Tribunal Constitucional sostiene que la capacidad contributiva es la aptitud de una persona para ser sujeto pasivo de obligaciones tributarias, la que se sustenta sobre la base de determinados hechos reveladores de riqueza.

Siendo así, es un principio implícito en la Constitución Política del Perú derivado del principio de igualdad, que es fundamental para la justicia tributaria. Regula la potestad de establecer normas jurídicas tributarias, que pueden ser objeto de imposición circunstancias de capacidad contributiva, (Bravo, 2010, p.137-139).

Al ser un principio que se fundamenta en la capacidad con la que cuenta el contribuyente de ser sujeto pasivo en la relación con la administración pública, de los estudios desarrollados líneas abajo observaremos que realmente el usuario junto al transportista en

correspondencia al servicio público de pasajeros cuenta con la capacidad de contribuir.

2.3.2. Principio de seguridad jurídica

Se trata de un principio general del derecho y que tiene transcendencia para el derecho tributario.

Dicho principio gira en torno a la idea de certeza en relación a los efectos jurídicos de un determinado hecho realizado por otro sujeto de derecho, que es identificada como el “saber a qué atenerse” (Bravo, 2010, p.133).

Según lo expresa Calvo, la importancia de este principio obedece a las siguientes razones “Al ser la obligación tributaria una de tipo legal, la producción y regulación de sus efectos es normalmente ajena a la voluntad de los sujetos pasivos, a diferencia de una obligación de tipo contractual” (2000, p.108).

Por ello que resulta fiable para el legislador modificar la Ley de IGV en el apéndice I y II en cuanto a la no exoneración del IGV, generando mayor seguridad a los usuarios y transportistas, ya que si de ser posible la idea de gravar el IGV en el sector del transporte público de pasajeros, muchas de las instituciones dedicadas a este sector pasarían por una transición de cambio de formalidad, siendo ayudados por la administración pública.

2.3.3. Principio de equidad

Consiste en que la imposición del tributo mediante la norma debe ser justa, entendiendo justicia como razonable.

El principio de equidad tiene su antecedente en el principio de justicia formulado por Adam Smith, así se precisa que “Los súbditos de cada Estado deben contribuir al sostenimiento del gobierno en una proporción lo más cercana posible a sus respectivas capacidades: es decir, en proporción a los ingresos de que gozan bajo la protección del Estado” (Robles, 2008, párr.88).

Respetar el principio de equidad, significa que el tributo debe guardar proporciones razonables; y en relación a la presión tributaria, existiendo una relación prudente entre el total de ingresos de los contribuyentes y la porción que de éstos se detrae para destinarla al pago de tributos (Ruiz de Castilla, 2002, p.55).

En relación a las clases de equidad, hay equidad horizontal y equidad vertical, en “la equidad horizontal aquellos contribuyentes que se encuentran en una misma situación deben soportar idéntica carga tributaria, y la equidad vertical, que implica que los contribuyentes que tienen menor capacidad contributiva asuman menor presión tributaria” (Ruiz de Castilla, 2002, p.55).

El Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación de México señala que:

El principio de equidad radica en la igualdad ante la misma ley tributaria de todos los sujetos pasivos de un mismo tributo, los que en tales condiciones deben recibir un tratamiento idéntico, de acuerdo con la capacidad económica de cada contribuyente. La equidad tributaria significa, que los contribuyentes de un mismo impuesto deben guardar una situación de igualdad frente a la norma jurídica que lo establece y regula.” (389728. 275. Pleno. Séptima Época. Apéndice de 1995. Tomo I, Parte SCJN, p.256)

Siendo esto así el legislador debe darse cuenta que el IGV en el sector de transporte aéreo y ferroviario no está siendo tratado de forma equitativa ya que se les estaría cobrando el 18%, en este caso estando excluido el transporte público de pasajeros que debería estar incluido por cumplir con las características del impuesto.

2.3.4. Principio de solidaridad

El principio de solidaridad se configura como una derivación de la idea de Estado del Bienestar, y es fruto del intervencionismo que legitima la fórmula del Estado Social de Derecho.

En este marco, el tributo se legitima desde un punto de vista instrumental, el tributo es el centro de la actividad financiera y se configura como una institución fundamental en un modelo de Estado que prevé fines de política social y económica que se materializan en prestaciones que es necesario financiar (García, 2009, p.21-22).

El principio de solidaridad es una especie de sobre principio que justifica, que un tributo pueda ser instituido en violación a los principios de capacidad contributiva, igualdad, no confiscatoriedad, e inclusive en irrespeto a los derechos fundamentales de las personas (Bravo, 2010, p.145).

Para Bravo, la construcción teórica que pretende justificar García es absolutamente equivocada, en la expresión en que el Estado Peruano, un Estado Social de derecho, la solidaridad vendría a ser el fundamento del tributo, por lo que señala que:

La solidaridad es la justificación moral y ética del denominado deber de contribuir, y que el tributo es una excepción o limite constitucional al derecho de propiedad – modulada por los principios constitucionales – y no un deber de solidaridad.

Es indiscutible que los ciudadanos y personas en general, tienen el deber constitucional de contribuir al sometimiento del gasto público, siendo ello así el sector transporte y sobre todo el transporte público de pasajeros en función a su capacidad contributiva y en pleno respeto a los principios tributarios que la constitución acoge debería estar gravado.

Luego de haber analizado cada uno de los principios tributarios, se pueda ver que el legislador en el Perú tan solo se ha limitado a establecer la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros, mas no ha analizado la problemática ni la realidad social, económica y jurídica, por cuanto no se ha hecho una correcta valoración

al momento de establecer que dicho servicio se encuentra exonerado de IGV.

A nuestro entender los principios tributarios son una limitación al actuar sobre ponderado con el que cuenta el estado, los mismos que ayudarán al contribuyente que siempre será el sujeto pasivo en la relación tributaria, siendo esto así la administración pública no puede tratar a unos de una manera y a otros de otra, porque afectaría el igual desarrollo de los sujetos pertenecientes a una nación, la legalidad con la que debería actuar el ente no se ve materializada, no logra lo previsto y no existe desarrollo a nivel socioeconómico.

Finalmente se entiende que quien presta el servicio de transporte como sujetos pasivos, cuentan con la capacidad de poder contribuir de manera igualitaria ante los demás sujetos que realizan un hecho imponible.

3. LA CAPACIDAD Y EL DEBER DE CONTRIBUTIVO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

3.1. Capacidad contributiva

La capacidad contributiva, también conocida como:

Capacidad económica de la obligación tributaria, es la potencialidad económica, material o real que tiene un sujeto para encontrarse en condiciones de enfrentar la carga o el pago de determinado tributo, tomando en cuenta la riqueza que dicho sujeto ostenta (Robles y Gamarra, 2002, p.I2).

Siendo así, debemos diferenciar a la capacidad jurídico tributaria de la capacidad contributiva, puesto que son muy diferentes, aun se estar unidas entre sí; ya que cuando se habla de capacidad jurídico tributaria se hace referencia a la aptitud legal de ser sujeto pasivo, mientras que la capacidad contributiva es la capacidad económica de pagar la deuda tributaria.

La capacidad contributiva “impone respetar niveles económicos mínimos, calificar como hipótesis de incidencia circunstancias adecuadas y cuantificar las obligaciones tributarias sin exceder la capacidad de pago” (Robles y Gamarra Bellido, 2002, p.I-2).

En ese orden de ideas la capacidad contributiva es la aptitud económica que tiene cada sujeto para asumir sus cargas tributarias.

3.1.1. Tipos de capacidad contributiva

a) Capacidad contributiva absoluta u objetiva.

Respecto a la capacidad contributiva absoluta o también llamada objetiva, se entiende que es “la aptitud abstracta que tiene determinada persona para concurrir a los tributos creados por el Estado en ejercicio de su potestad tributaria” (Robles y Gamarra, 2002, p.I-2).

Siendo así, capacidad contributiva absoluta se toma en cuenta en el momento en el cual el legislador delimita los presupuestos de hecho de la norma tributaria.

En ese sentido, “el particular (deudor tributario), tiene la obligación de participar en los gastos públicos, de acuerdo a su aptitud contributiva, en ese contexto el legislador, crear la normativa tributaria, requiriendo aspectos presupuestales y la condición del sujeto frente al tributo” (García, 2002, p. 45-46).

Por otra parte, se entiende que el aspecto objetivo de la capacidad contributiva exige, ubicar la riqueza susceptible de tributación, para exteriorizar movimientos de riqueza de los individuos, es decir, la fuerza económica de los contribuyentes susceptibles de imposición, para determinar la aptitud contributiva, siendo esta capacidad contributiva lo único que justifica la existencia de un hecho imponible.

b) Capacidad contributiva relativa o subjetiva.

La capacidad contributiva relativa o también llamada subjetiva, “es aquella que orienta la determinación de la carga tributaria en forma concreta y permite fijar cuáles son los elementos de la cuantificación de la deuda tributaria” (Robles y Gamarra, 2002, p.I-2).

Siendo así “las personas físicas son titulares de la obligación de contribuir de acuerdo con su capacidad contributiva, su participación en los gastos del Estado precisa informarse en la riqueza neta, la cual representa” (García, 2002, p. 55-56).

La capacidad contributiva subjetiva es llamada también «capacidad económica real». Así, el sujeto es definido en la medida de sus posibilidades económicas. En esta línea, se indica la materialización de la capacidad contributiva, en tanto que el sujeto pasivo se encuentra apto para absorber la carga tributaria.

La capacidad contributiva relativa o subjetiva actúa, como “criterio de graduación de los impuestos y como límite de la potestad tributaria, permitiendo la manutención del «mínimo vital», impidiéndose, de esta forma, que la progresividad tributaria alcance niveles confiscatorios o de cercenamiento de otros derechos constitucionales” (Bravo, 2010, p.136).

3.1.2. Diferencias entre capacidad contributiva y capacidad tributaria

La capacidad contributiva tiene que ver con la aptitud económica que tienen los sujetos para soportar cargas tributarias y la capacidad

tributaria se encuentra relacionada con la aptitud jurídica que tienen los sujetos para cumplir el pago (Robles y Gamarra, 2002, p.I-2).

Siendo así, es claro que la capacidad contributiva es la capacidad económica que tiene cada persona para soportar el pago de los tributos por el incremento de su patrimonio.

Y como es de ver la capacidad tributaria es la capacidad establecida por la norma tributaria en calidad de contribuyente, sujeto pasivo o sujeto deudor para cumplir con el pago de los tributos relacionado al incremento económico.

3.1.3. Cómo calcular la capacidad contributiva

Para calcular la capacidad contributiva, “el legislador toma como índice los ingresos, rentas, incrementos patrimoniales debidamente comprobados de la totalidad o de alguna parte constitutiva del patrimonio del deudor tributario” (Robles y Gamarra, 2002, p.I-2).

También son índices de la capacidad contributiva, la exteriorización indirecta que hace suponer un definitivo nivel de riqueza.

Existen algunas pautas doctrinales, como las indicadas por Villegas en relación a estos índices:

- Todo aquel contribuyente idóneo económicamente para hacer frente al impuesto y que encuentre su conducta subsumida en un supuesto de hecho tributario debe contribuir en razón de un tributo o de otro. Por el contrario, existe una excepción que

remonta a aquellos que tienen riqueza solo para cubrir sus necesidades, es decir un nivel económico mínimo, carece de efectos legales o simplemente queda al margen de la imposición de la capacidad contributiva.

- El sistema tributario debe estructurarse para que los de mayor capacidad contributiva tengan una participación alta en las entradas tributarias del Estado
- No puede seleccionarse como hechos imposables, circunstancias o situaciones no idóneas para reflejar capacidad contributiva (Villegas, 2001, p.199).
- El tributo que incurra sobre un contribuyente puede exceder la razonable capacidad contributiva de las personas, puesto que, de no ser así, se estaría atentando contra la propiedad, confiscándola ilegalmente.

En este mismo sentido, la doctrina tributaria peruana en relación con el principio de no confiscatoriedad ha sostenido que existe confiscatoriedad tributaria cuando el Estado se apropia del patrimonio de los contribuyentes, y quiere aplicar una disposición tributaria en la que el monto sobre pasa la masa pecuniaria, siendo esto una exageración del quantum, en definitiva este acto por parte del estado desborda la capacidad contributiva de la persona y vulnera el derecho a la propiedad con el que cuenta cada ciudadano pasivo de contribución.

3.2. Deber de Contribuir

El deber de contribuir, tiene como “objeto coincidir con el ámbito protegido por el derecho a contribuir con arreglo a la capacidad económica. La carga contributiva individual la materia en la que el derecho a la igualdad de aplica en función de la respectiva capacidad económica” (Bonell, 2005, p.193).

La justicia contributiva, “es el ideal que da sustancia al principio de llamar a cada persona de una sociedad a participar en las necesidades públicas en razón de su potencia económica” (Gonzales, 2014, p.311).

Entonces desde este punto la razón de la carga tributaria resulta de la obligación que todos los individuos de una sociedad tienen de suministrar los recursos necesarios destinados a contribuir con el gasto público; pero también se tiene que tener presente la carga tributaria sobre la riqueza o economía debe ser adecuada y razonable.

3.2.1. Ámbito del deber de contribuir

El deber de contribuir y su amplio desarrollo jurisprudencial en Italia y España, permitiendo la contribución al Estado que exige a cada ciudadano con el fisco.

- El deber de contribuir de realizar obligaciones sustanciales accesorias: Se refiere a la “inclusión del deber de pago propiamente dicho y lo que se conoce como obligaciones formales (información contable, declaraciones juradas, registro de contribuyentes, etc.) entre otras obligaciones de índole administrativa establecida en la legislación tributaria” (Gonzales, 2014, p.312).

- El deber de colaboración: Significa “ayudar al Estado en diferentes actos que no necesariamente tienen vinculación o efecto tributario con el propio contribuyente sino con terceros” (Gonzales, 2014, p.312).

Determinando acciones que abarca:

- Ofrecer información relacionada con tributos de terceros.
- Colaborar a fiscalizar a la Administración Tributaria, esto es exigiendo el comprobante de pago cuando cada persona realiza una compra.
- Cooperar al proceso de recaudación tributaria.

El tribunal constitucional, explica el deber de contribuir a partir de la cláusula de solidaridad, por lo que se puede entender que el contribuyente del tributo, ligado a la capacidad contributiva como base para el ejercicio del deber.

3.2.2. El deber de contribuir y solidaridad

El tributo aparece como expresión del poder del Estado, creado como un mero ejercicio del poder autoritario y de la fuerza y que, por consiguiente, no precisa fundamentación o principio regulador para su exigencia. “La obligada contribución se manifiesta como un deber derivado del ejercicio de la fuerza unilateral, en donde quien paga la carga tributaria es un vencido, sin más derechos que los concedidos graciamente” (Sánchez, 2017, p.182).

- La Autoimposición

Es aquella libertad que se encuentra asociada a los derechos fundamentales, relacionada a una posición jurídica de atribución y vinculación, propia de cada persona, y que tiene que ver con el principio de legalidad como manifestación de Autoimposición.

En ese sentido la “consecuencia directa del principio de Autoimposición surge el derecho del ciudadano, no solo a conseguir los tributos, sino también a conocer su justificación y el destino a que se afecta” (Sánchez, 2017, p.183).

3.2.3. El deber de contribuir en el constitucionalismo

El deber de contribuir y su sometimiento a los gastos públicos, hace entender que “todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo a su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio” (Bonell, 2005, p.193).

Entonces es claro que tiene que existir el nivel normativo del deber de contribuir, para que cada contribuyente se encuentre obligado mediante la consagración del referido tributo.

3.2.4. El deber constitucional de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos

La actitud del contribuyente “es determinante para establecer la eficacia de las normas que lo imponen; por ello, la actitud que se debe pretender es que el contribuyente resista al impuesto” (Bonell, 2005, p.195).

Por ende, la exigencia de todo individuo de contribuir con sus salarios al sostenimiento de los gastos públicos se ha recalcado a un concepto constitucional del tributo.

Ante ello, en este capítulo se ha tratado de explicar la capacidad contributiva junto con el deber de contribuir, con el que cuenta el transportista para hacer efectivo el pago del impuesto del IGV por el servicio que presta a la sociedad, entendiendo a la capacidad contributiva como aquella capacidad económica de la obligación tributaria que posee cada transportista, de acuerdo a su potencialidad económica, para encontrarse en condiciones de enfrentar el pago del tributo, tomando en cuenta la riqueza que dicho transportista tiene.

Es por ello que cada transportista por el solo hecho de prestar el servicio de transporte público tiene el deber de contribuir, entendido como el deber de contribuir con la sociedad con el pago del tributo para apoyar a la sociedad.

3.3. Impacto económico de la capacidad contributiva del contribuyente

Todas las empresas desarrollan actividades económicas con la finalidad de obtener rentabilidad, siendo esta la capacidad de un activo para crear utilidades que a su vez guarda relación entre la inversión y los beneficios obtenidos una vez deducidos las respectivas comisiones e impuestos.

Por lo que, en el Perú se ha comprobado que ninguna de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros por carretera en ómnibus se encuentra inscrita en el Registro Público de Mercado de Valores a cargo de la

Superintendencia de Mercado de Valores, es por ello que no se cuenta con información contable que permita calcular la rentabilidad del sector transporte (Ramírez, 2018).

En este contexto, se tiene claro que tampoco existe un registro de las empresas de transporte urbano que afilian unidades móviles por un monto mensual, a cambio de ciertos beneficios, como son la utilización de la farola, casquete y radio de comunicación; esto muy aparte del monto que se paga por la afiliación, que involucra la obtención de la tarjeta única de circulación (TUC) y el permiso temporal de taxi, documentos presentados por la autoridad competente que acredita la veracidad de la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas.

El problema surge a inicios de 1990 en donde el servicio de transporte urbano de personas fue desregulado para dar paso al libre mercado y asimismo crear beneficios tributarios a este importante sector, siendo uno de estos la exoneración del IVG en el servicio de transporte público de personas, en el presente análisis se realizara una revisión a las consideraciones que hemos tomado desde un enfoque económico - legal acerca de los límites del libre mercado en el servicio de transporte urbano a través de las empresas o asociaciones encargadas de reclutar vehículos de esto es que surge la necesidad de una regulación económica, social y tributaria por parte del estado, por razones de eficacia económica y legalidad distributiva; por lo que, se tomara en cuenta el régimen legal aplicable al transporte público urbano en el Perú con el fin de concluir si dichas consideraciones económicas - jurídicas resultan ser aplicables bajo nuestro marco constitucional.

En el presente capítulo se tendrá en cuenta los siguientes estudios:

- a. La investigación realizada por Campos (2014) cuyo título: **“Análisis de la rentabilidad económica de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Puno”** Universidad Nacional del Altiplano, Facultad de Ingeniería Económica, 2013, realizó el estudio en la ciudad de Puno con un total de 52 empresas formalizadas de transporte urbano de pasajeros según los datos de la Municipalidad Provincial de Puno, donde solo fueron tomadas en cuenta cuatro de ellas.

Respecto a la rentabilidad de las empresas de transporte urbano de pasajeros, se obtuvo que el ingreso anual varía de acuerdo a la ruta de transporte de las unidades vehiculares que ofrecen el servicio, el número de vueltas que realizan cada día, la distancia en kilómetros y la cantidad de pasajeros transportados por la unidad vehicular en una vuelta de circulación en la ruta.

Siendo así, para la rentabilidad económica sostenida en los ingresos y costos de las empresas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Puno, se ha considerado la cantidad de pasajeros atendidos, y un nivel de precio fijo, de lo que se ha obtenido:

Tabla 3

Puno: determinación del ingreso monetario anual de las empresas de transporte urbano de pasajeros, 2012

Detalle	N° de unidades vehiculares	N° de vueltas promedio por día/unidad	Promedio de pasajeros transportados por	Número de pasajeros/día promedio por vehículo	Precio de pasaje promedio (S/)	Ingreso promedio por día y por unidad	Ingreso anual promedio/unidad
---------	----------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------

		vehicul ar	vuelta/u nidad vehicula r			vehicul ar (S/)	
San Francisco de Asís	41	11	34	374	0.6	224.4	75398.4
Cristo Morado	37	9	32	288	0.6	172.8	58060.8
Iro de Mayo	25	12	31	384	0.6	230.4	74995.2
Ancco Hnos.	24	11	34	374	0.6	224.4	75398.4

Fuente: Encuestas realizadas a conductores de las unidades

Como se muestra en el presente las cuatro empresas son notoriamente rentables económicamente por lo que existe suficiente capacidad económica para afrontar la obligación tributaria que posee cada transportista, de acuerdo a su potencialidad financiera con la que cuentan, por lo que están en las condiciones de enfrentar el pago del tributo.

Tabla 4

Puno: determinación del ingreso monetario anual de las empresas de transporte urbano de pasajeros, 2012

Empresa	Costo fijo (CF) (S/)	Costo variable (CV) (S/)	Costo total (CT) (S/)	N° de pasajeros (Q) (N°)	Precio (P) (S/)	Rentabilidad económica (R) (S/)
San Francisco de Asís	2447	61502.45	63949.45	125664	0.6	108900.52
Cristo Morado	2447	59237.69	61684.69	96768	0.6	38405.41
Iro de Mayo	2447	48672.82	51119.82	129024	0.6	53355.31
Ancco Hnos.	2447	62705.38	65152.38	125664	0.6	33141.79

Fuente: Encuestas realizadas a conductores de las unidades

- b. La investigación realizada por Castro Nina, Darcy Gregori y Ccala Mina, Jeanette cuyo título: **“Análisis de la Fijación de Precios en el Servicio de Transporte Público Urbano de la Ciudad del Cusco Caso: RTU 11A, RTU 05, RTU 11B”** Universidad Nacional de San Antonio Abad

el Cusco, Facultad de Ciencias Administrativas, Contables, Económicas y Turismo, 2019, realizó el estudio en la ciudad de Cusco con un total de 29 empresas de transporte público urbano según los datos de la Municipalidad Provincial de Cusco, donde solo fueron tomadas en cuenta tres rutas: RUTA 11A “Empresa de Transporte Nuevo Amanecer”, RUTA 05 “Empresa de Transporte Pegaso Express” y RUTA 11B “Empresa de Transporte Luis Vallejo Santi”.

Respecto a la rentabilidad de las empresas de servicio de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco de las RTU 11A “Nuevo Amanecer”, RTU 05 “Pegaso Express” y RTU 11B “Luis Vallejo Santi” para el 2018, se ha identificado que existe una ganancia de 22%, 28% y 19% según el cuadro de referencia.

Tabla 5

Estimado de ganancia

			Ingresos totales (S/)	egresos totales (S/)	Ganancias (S/)	% de ganancia
RTU 11A	Nuevo Amanecer		17680.4	13837.9	3842.5	22
RTU 05	Pegaso Express		21535.2	15542.22	5992.98	28
RTU 11B	Luis Vallejo Santi		17158.4	13837.9	3320.5	19

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en septiembre de 2018

Sin embargo, existe un margen de diferencia en las ganancias debido a que depende mucho si las unidades son nuevas o de segunda, puesto que se ha identificado que es más rentable las unidades de segunda debido a que las cuotas del crédito de transporte público urbano es inferior;

por lo que, las ganancias de las tres empresas alcanzan el 30%, 35% y 27% respectivamente.

Tabla 6

Nuevas unidades

	11A Nuevo Amanecer	05 Pegaso Express	11B Luis Vallejo Santoni
Costos operativos (S/)	13837.9	15542.22	13837.9
Ingresos (S/)	17680.4	21535.2	17158.4
Utilidad (S/)	3842.5	5992.98	3320.5
% de ganancia	22	28	19
Tarifa (S/)			
Entero	0.69	0.64	0.71
Medio	0.43	0.4	0.44
Escolar	0.26	0.24	0.27

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en septiembre de 2018

Tabla 7

Unidades de segunda

	11A Nuevo Amanecer	05 Pegaso Express	11B Luis Vallejo Santoni
Costos operativos (S/)	12461.42	13892.41	12461.42
Ingresos (S/)	17680.4	21535.2	17158.4
Utilidad (S/)	5218.98	7642.79	4696.98
% de ganancia	30	35	27
Tarifa (S/)			
Entero	0.62	0.57	0.65
Medio	0.39	0.36	0.4
Escolar	0.23	0.21	0.24

Fuente: cuadro resumen de los datos obtenidos de las entrevistas realizadas en septiembre de 2018

Respecto a los estudios planteados, podemos verificar que en la ciudad del Cusco y Puno la tarifa de pasaje no supera el nuevo sol en cambio en la ciudad de Cajamarca, el máximo valor de tarifas sea en microbús o combis es de un nuevo sol

por lo que los ingresos aumentarían ya que por lo menos el 60% de personas utilizarían el servicio entero en el servicio de transporte público urbano dejando así un 18% a los universitarios y alumnos uniformados, por cuanto se les cobra media tarifa de pasaje; sin embargo, merece tal preocupación el tema de que en Cajamarca al igual que en otras ciudades del Perú se utilizan los taxis y moto taxis, movilidades que tendrían ganancias más fructíferas, puesto que en Cajamarca existe más de 10 empresas legalmente constituidas las cuales tienen un promedio de 75 unidades móviles cada una en el mercado, y sus tarifas ascienden entre los 3 a 10 soles dependiendo de la distancia de la radio urbano en Cajamarca.

Por otro lado, es importante señalar que dichas empresas no cuentan netamente con vehículos o unidades móviles propias, por lo que reciben unidades particulares y las asocian y/o afilian a cambio de una cuota semanal o mensual por la utilización de la farola, casquete y radio de comunicación; esto muy aparte del monto que se paga por la afiliación, que involucra la obtención de la tarjeta única de circulación (TUC) y el permiso temporal de taxi o moto taxi.

4. EFECTOS ECONÓMICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

4.1. Efectos económicos de la exoneración del IGV

La sociedad está constituida de personas naturales y jurídicas, que desempeñan un papel importante en la sociedad, desarrollan actividades en un estado organizado, a su vez tiene necesidades colectivas; tales como una adecuada prestación de servicio como es el acceso a la educación y salud gratuita, buena infraestructura por parte del estado, ya sea en la construcción de puentes, carreteras, hospitales, colegios y demás obras públicas en beneficio de la colectividad, para solventar estos gastos públicos, el estado tiene la necesidad de recaudar dinero de los ciudadanos como contribuyentes mediante la imposición de tasas, impuesto y contribuciones, las cuales se darán de forma unilateral e impositiva, dicha recaudación tributaria estará sometida a controles por el estado mediante la administración tributaria los cuales benefician en el ámbito económico, financiero y administrativo.

En la presente tesis nos concentraremos en analizar los efectos económicos de la exoneración del IGV para el servicio de transporte público de personas y a su vez justificar una modificatoria legal.

Del análisis exhaustivo nos hemos dado cuenta que en el Perú hay una gran parte de la población dedicada a la actividad del transporte público que no declaran sus ganancias, de este modo se estaría evadiendo los impuestos y vulnerando los principios pilares del derecho tributario, como son el principio de igualdad, legalidad y proporcionalidad y no necesariamente se estaría

infligiendo la normas más por contrario, esta actividad de servicio está exenta de IGV por tanto es pasible de sanción, pero es necesario explicar conceptos básicos relacionados a la Evasión Tributaria, Mora Tributaria y Evitación Tributaria.

4.1.1. Moratoria tributaria

Es la situación de no pago de la obligación en la fecha en que esta vence. Habitualmente representa un escape temporal al pago de la obligación, es un acto ilegal, que es sancionado por la autoridad. A veces la autoridad determina condonar las obligaciones en mora y de esa manera el contribuyente termina no cancelando esos impuestos, la moratoria de un pago se puede dar por la falta de conocimiento del contribuyente, sobre las fechas que establece la administración tributaria de declaración y pago de los impuestos.

4.2. La evitación tributaria

Es el hecho de evitar el pago de impuestos, es una acción legal, por la cual el contribuyente ajusta su diligencia económica de modo tal que reduce sus obligaciones tributarias. En el corto plazo, este hecho puede ocurrir mediante el uso de los llamados vacíos o lagunas legales, es decir, aprovechar en su favor todos aquellos aspectos que no están considerados o bien definidos en la ley, es de ser el caso del servicio de transporte público de personas, por otro lado, en el largo plazo, puede presentarse por intermedio de la creación de grupos de presión que muevan a la autoridad a reformular la ley, favoreciendo sus intereses.

4.3. Evasión tributaria

Es un esfuerzo intencionado del contribuyente para escapar en forma permanente a sus obligaciones tributarias establecidas legalmente. Es decir, es una acción legal que implica dolo y violación del espíritu y la letra de la ley sobre tributación. Esta evasión puede reducir la obligación tributaria parcialmente e inclusive totalmente.

En el Perú es aceptada y recogida por los doctrinarios la figura de la evasión tributaria la cual se origina cuando los individuos no reportan todos los ingresos generados a partir de actividades desempeñadas en negocios propiamente registrados y contabilizados en las estadísticas nacionales, si bien es cierto la norma no prevé que el IGV en el servicio de transporte sea gravado, más por el contrario esta exonerado, esto no debería significar que los transportistas como sujeto pasivo de contribución no reporte este ingreso de manera formal, un claro ejemplo tenemos que un vehículo dedicado exclusivamente al transporte de personas que transporte cobra un determinado monto para circulación terrestre, esta es la riqueza de la cual se debería sacar el IGV.

4.4. Investigaciones económicas del IGV en el transporte público de pasajeros

Con el fin de elevar la recaudación fiscal tributaria, la presente tiene como finalidad eliminar la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros; siendo así, realizaremos un comparativo

entre todas las investigaciones económicas que se han realizado a nivel nacional sobre el IGV en el Transporte Público de Pasajeros.

Según los reportes de SUNAT sobre los Ingresos Tributarios del Gobierno Central, en setiembre del 2019 el Impuesto General a las Ventas Total creció 5,1% explicado principalmente por los mayores pagos del IGV Interno (creció 7,8%), y el IGV Importaciones (creció 1,6%) por efecto de los buenos resultados en las importaciones, y en diciembre del 2019 creció 6,1%, principalmente por efecto del IGV Interno que se incrementó en 8,8%, y por el IGV Importaciones que creció 2,3%.

- a. El informe titulado **“Análisis de las exoneraciones e incentivos tributarios y propuesta de estrategia para su eliminación”**, es el estudio de mayor importancia, fue encargado por el Ministerio de Economía y Finanzas a la Consultoría Apoyo, para que realice un análisis vinculado a los impuestos del gobierno nacional, para determinar los beneficios y demás efectos para la sociedad y el Estado peruano; y proponer estrategias para eliminar las exoneraciones e incentivos tributario.

En ese sentido, dicho informe contempla la exoneración del IGV en el transporte público de pasajeros de la siguiente manera:

Se define la productividad del IGV para el sector “i” como:

$$Productividad_i = \frac{Recaudación_i/PBI_i}{18\%}$$

PIB_i se puede expresar como $\beta \times \text{PBI}$ donde “B” representa la participación del sector “i” en el PBI global. Despejando el IGV en términos de PBI global en (1) se obtiene:

$$\frac{IGV_i}{PBI} = \beta \times \text{Productividad}_i \times 18\%$$

El valor del gasto tributario se obtiene multiplicando el factor obtenido en (2) por el valor del PBI global.

El valor del factor de productividad se puede obtener sobre la base de la recaudación del IGV efectivo.

Para ello se utiliza el valor del IGV interno y para el año 2002 se obtiene un valor de 0,21. En el caso del transporte terrestre de pasajeros, se utilizó las proyecciones de INEI respecto al PBI transporte terrestre. Sin embargo, no existen estimados sobre el porcentaje que representa el transporte de pasajeros. Utilizando el registro de concesiones de transporte, se obtiene que alrededor del 20% de las empresas corresponde a transporte de pasajeros. Aplicando (2) se obtuvo el estimado de gasto tributario originado por la exoneración al transporte terrestre de pasajeros (Consultoría Apoyo, 2003).

Tabla 8

*Estimación de recaudaciones de IGV 2002 - Transporte terrestre de pasajeros
(Millones de S/)*

A.	PBI transporte terrestre 2000 (%del PBI)	5%
B.	% transporte de pasajeros	20%
C.	Tasa del IGV	18%
D.	Productividad del IGV	21%

E.	Pérdida de recaudación del IGV (AxBxCxD)	0.04%
F.	PBI global 2002 (millones S/)	200094
G.	IGV perdido (FxE)	75.6

Fuente: INEI y APOYO consultoría S.A.

El informe concluye que los beneficios tributarios resultan costosos debido a:

- i.** La menor recaudación tributaria, que causa una menor capacidad del Estado para afrontar el gasto público;
- ii.** Al costo de oportunidad de no poder disponer de los ingresos exonerados para invertirlos en proyectos con un mayor impacto en la sociedad;
- iii.** Los costos generados por el Estado para equilibrar el déficit generado por los ingresos menores, los cuales se recargan a los contribuyentes no beneficiados.

Por lo que propone un plan de ordenamiento para la eliminación gradual de los beneficios tributarios y la evaluación de la renovación de aquellas exoneraciones y otros beneficios que respondan a una simplificación de la administración tributaria.

Siendo así, la aplicación de los beneficios tributarios no ha generado ningún impacto positivo significativo para los sectores beneficiados y su aplicación afecta la adecuada asignación de los recursos e incrementa los costos requeridos para la recaudación y fiscalización.

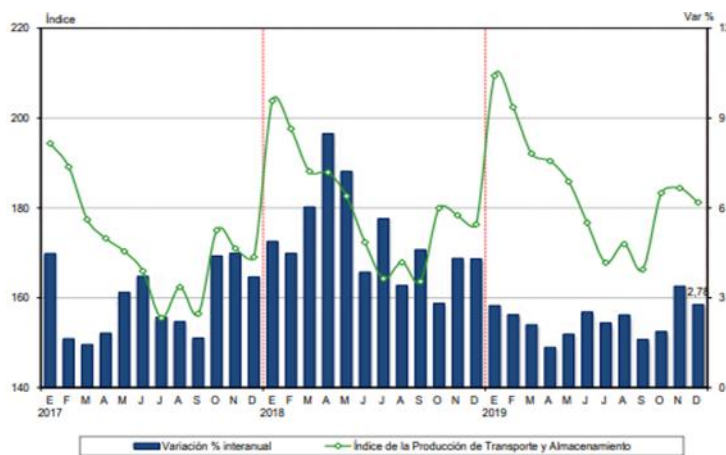
b. El Informe Técnico de Producción Nacional, emitido por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, en la evaluación sectorial

que realiza en base al año 2007, indica que en diciembre del 2019 el Índice de Producción de Transporte, Almacenamiento y Mensajería tuvo un incremento de 2,78%, sustentado en el avance de la actividad de transporte y de las actividades de almacenamiento, correo y mensajería.

Señalando que el resultado refleja el aumento del transporte aéreo, terrestre y acuático; por cuanto, hubo mayor movilidad de pasajeros y carga.

Figura 1

Índice de la producción de transporte y almacenamiento (base 2007)

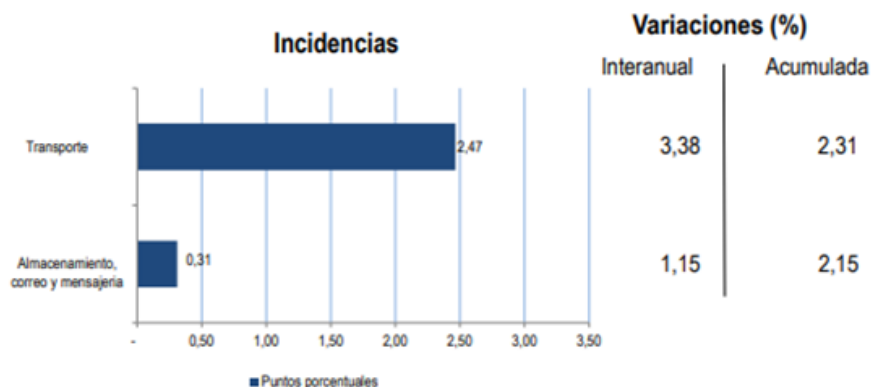


Fuente: Instituto de estadística e informática del Perú

La variación interanual del Índice de la Producción de Transporte y Almacenamiento registrada en diciembre 2019 de 2,78% fue resultado del aumento del subsector transporte en 3,38% con un aporte de 2,47 puntos porcentuales al total.

Figura 2

Índice de la producción de transporte y almacenamiento



Fuente: Instituto de estadística e informática del Perú

En el año 2019, el sector transporte, almacenamiento, correo y mensajería registró un aumento de 2,27%, respecto al año anterior, según lo que se detalla a continuación:

El subsector transporte creció 2,31%, determinado por el crecimiento en sus componentes: transporte por vía terrestre y tubería en 1,93%, transporte por vía aérea en 3,32% y transporte por vía acuática en 2,22%.

Tabla 9

Sector transporte, almacenamiento, correo y mensajería: diciembre 2019 (año base 2007)

Sector	Ponderación	Variación porcentual 2019/2018	
		Diciembre	Enero-diciembre
Sector transporte, almacenamiento, correo y mensajería	100	2.78	2.27
Transporte	77.67	3.38	2.31
Almacenamiento, correo y mensajería	22.33	1.15	2.15

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Organismo supervisor de la inversión en infraestructura de Transporte de uso público y empresas privadas.

El subsector transporte creció 2,31%, determinado por el crecimiento en sus componentes: transporte por vía terrestre y tubería en 1,93%, transporte por vía aérea en 3,32% y transporte por vía acuática en 2,22%.

El transporte por vía terrestre y por tubería creció 1,93% en el año, debido al crecimiento del transporte por carretera en 1,95%, de pasajeros en 2,74% básicamente por la mayor afluencia de pasajeros en la Línea 1 del Metro de Lima y otros sistemas de transporte, y de carga en 0,83% debido a la mayor demanda de los sectores comercio, agropecuario y construcción (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2020).

Tabla 10

Variación porcentual del año 2018 al 2019

Sector	Ponderación	Variación porcentual 2019/2018	
		Diciembre	Enero-diciembre
Transporte por vía terrestre y tuberías	66.22	1.91	1.93
Transporte por vía acuática	1.68	3.84	2.22
Transporte por vía aérea	9.77	7.92	3.32

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Organismo supervisor de la inversión en infraestructura de Transporte de uso público y empresas privadas.

- c. El Informe N° 47-2019-SUNAT/1V3000, mediante el cual el Gerente de Estudios Económicos de la Oficina Nacional de Planeamiento y Estudios Económicos, ha estimado como gasto tributario para el año 2020 S/ 11 067 millones aproximadamente y equivaldría al 1,33 % del PBI proyectado para dicho año; indicando que la exoneración del

Apéndice II: Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, cuenta con un estimado potencial de S/ 459 407 con el 0,06 % del PBI.

Siendo así, se concluye que toda exoneración resulta un ahorro para el contribuyente beneficiado con dicha exoneración; por lo que se distorsiona la estructura del impuesto, vulnerando la neutralidad e igualdad tributaria, puesto que la exoneración de este servicio implica la pérdida del derecho a usar el crédito fiscal en el desarrollo y progreso de obras públicas del país.

5. EFECTOS JURÍDICOS DE LA EXONERACIÓN DEL IGV EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Los efectos económicos serán validados siempre y cuando se apliquen correctamente los principios jurídicos tributarios por la administración tributaria, la norma deberá modificarse en el apéndice II Servicios Exonerados del Impuesto General a las Ventas de Título IV de la ley del Impuesto General a las ventas.

Siendo así los Efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros, es la afectación de los principios tributarios de Igualdad Tributaria, Legalidad y Capacidad Contributiva y una menor Recaudación fiscal tributaria como las consecuencias directas que se generan a raíz del no pago del IGV como impuesto que grava los servicios prestados por el transporte público, siendo esto un hecho generador de impuesto.

Considerándose así a la exoneración del IGV como aquella desgravación, excepción del hecho imponible (servicio de transporte público de personas), lo que quiere decir es que el hecho imponible nace y los sujetos o actividades previsto en ella se encuentran prima facie gravados; pero no se desarrolla el efecto de pago del impuesto del servicio de transporte público de personas por cumplir ciertos parámetros de la norma.

Es por ello, que durante la investigación realizada hemos llegado a la conclusión que los principios que se afectan con la exoneración del IGV en el servicio de transporte público son los principios de Igualdad Tributaria, Legalidad y Capacidad Contributiva, porque cada persona debe contribuir de acuerdo a su capacidad económica y de acuerdo a lo establecido en el imperio de Ley Tributaria

por la aptitud para ser sujeto pasivo de obligaciones tributarias y sostener a los gastos del estado.

En este orden de ideas, los efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público, se plasman en la propuesta normativa de considerar al transporte público de pasajeros como una operación grabable con el Impuesto General a las Ventas por ser un servicio el cual se presta o utiliza en los diferentes departamentos del país; por lo que, generaría una mayor recaudación fiscal tributaria, la misma que aportaría a la creación de proyectos de mejoramiento de vías públicas, señalización de pistas y entre otras generando un mayor desarrollo en el distrito o departamento.

Esto servirá a que la Administración Tributaria de un correcto uso a los impuestos, supongamos que un proyecto para construir una nueva ruta terrestre se está evaluando en una ubicación específica que unirá a ciudades, la nueva infraestructura reduce significativamente el tiempo de viaje de los pasajeros, aumenta la seguridad y la comodidad. Esto se llama beneficio de costo, el costo sería aumentar el pasaje en un 18% que sería otorgado a los transportistas por los usuarios del servicio y mediante declaraciones anuales realizar el pago a la administración tributaria, al inicio los ciudadanos y los transportistas no estarían satisfechos con esta medida, ya que el pasaje se incrementaría y definitivamente habría una mayor formalidad y compromiso en la constitución de empresas dedicadas a este servicio, pero lo importante es el beneficio que tendrían estos pasajeros con el trabajo de construcción de una ruta terrestre para la circulación de vehículos, trabajo que se llevaría a cabo con el pago de sus impuestos, con esto habría grandes cambios en el desarrollo económico del país, especialmente si esto

crearía una oportunidad de trabajo, para la ejecución del trabajo y, a su vez, los transportistas tendrían seguridad en las carreteras, se evitarían accidentes, menores gastos en términos de combustible, mayor acceso a los clientes. Por otro lado, hay efectos ambientales, menos contaminación. Todo lo anterior sería posible si la regulación hiciera cambios con respecto a la recaudación del IVA en el servicio de transporte público para personas.

Debe tenerse en cuenta que los impuestos y el crecimiento económico siempre estarán relacionados, ya que están sujetos a la política pública del estado y la forma en que los legisladores dan forma a las leyes y si se adaptan a la realidad.

Finalmente cabe precisar que en cuanto al sector transporte esta modificatoria aliviaría el tema de informalidad, que cada vez con el paso de los años ha ido en aumento, creando un sistema adecuado y correcto para aliviar este mal que al fin de cuentas perjudica a los ciudadanos e indirectamente vulnera principios del Derecho Tributario.

CONCLUSIONES

Los efectos jurídicos de la exoneración del Impuesto General a las Ventas en el transporte público de pasajeros es la afectación de los principios tributarios de Igualdad Tributaria, Legalidad y Capacidad Contributiva y una menor Recaudación fiscal tributaria, como consecuencias directas que se generan a raíz del no pago del IGV como impuesto que grava los servicios prestados por el transporte público.

Los principios de legalidad, igualdad tributaria y capacidad contributiva se ven afectados cuando la norma trata de diferente manera a dos hechos iguales o hechos generados, ya que la conducta que generan los agentes que realizan el servicio de transporte público de pasajeros suponen un hecho imponible, con suficiente capacidad económica para afrontar el pago del IGV, todo ello en razón que ante iguales supuesto de hecho se aplican iguales consecuencias jurídicas.

En la capacidad contributiva y el deber de contribuir de quien presta el servicio de transporte público de pasajeros, como sujeto pasivo del IGV; se ha determinado que la empresa transportista será quien haga efectivo el pago del impuesto del IGV por el servicio que presta a la sociedad, puesto que la capacidad contributiva es entendida como capacidad económica de la obligación tributaria que posee cada empresa transportista, de acuerdo a su potencialidad económica, para encontrarse en condiciones de enfrentar el pago del tributo, considerando que las empresas transportistas tienen la capacidad y solvencia económica de pagar el impuesto general a las ventas.

Los efectos económicos que ha generado la exoneración del Impuesto General a las Ventas en el transporte público de pasajeros; es una menor

recaudación tributaria, que causa una menor capacidad del Estado para afrontar el gasto público, y un costo de oportunidad de no poder disponer de los ingresos exonerados para invertirlos en proyectos con un mayor impacto en la sociedad.

RECOMENDACIONES

Se recomienda realizar un análisis económico detallado, para acreditar la capacidad contributiva en cada una de las empresas que afilian a las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros.

A la comunidad universitaria e investigadores se recomienda considerar los resultados de esta investigación como antecedente o marco de referencia para seguir investigando y profundizando a cerca de los efectos de la exoneración del IGV.

Proponer al legislador a modificar la redacción del Artículo 1° y el numeral 2 del Apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo (Decreto Supremo N° 055-99-EF), implementando al servicio de transporte público de pasajeros como una de las operaciones gravadas por el impuesto general a las ventas tipificado en el artículo 1 y numeral 2 del apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, según la propuesta legislativa que se anexa a la presente investigación.

REFERENCIAS

- Acosta, E. (1999). *Derechos fundamentales y tributos*. El Sistema tributario peruano: propuesta para el 2000. Editorial San Marcos
- Ataliba, G. (1987). *Hipótesis de incidencia tributaria* (1ra ed.). Editorial Instituto Peruano de Derecho Tributario.
- Bonell, R. (2005). *Principio de igualdad y deber de contribuir*. Editorial Escorial-María Cristina
- Borrero, C. (2012). *Los derechos fundamentales de los contribuyentes en la fiscalización tributaria*. Pacífico Editores S.A.C.
- Bravo J. (2010). *Fundamentos de derecho tributario* (4ta ed.). Juristas Editores E.I.R.L.
- Caldeiro, E. (1983). *Imposición a los consumos*. Editorial La Ley.
- Calvo, R. (2000). *Curso de derecho financiero: I Derecho Tributario, parte general*. Editorial Civitas.
- Campos, B. (2014). *Análisis de la Rentabilidad Económica de las Empresas de Transporte Urbano de la Ciudad de Puno* [Tesis de grado, Universidad Nacional del Altiplano]. Repositorio institucional UNAP. <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/5783>
- Carruitero, F. (2014). *Introducción a la metodología de la investigación jurídica*. Editorial Bernardo Libros Jurídicos E.I.R.L.

- Castro, G. y Ccala, J. (2019). *Análisis de la fijación de precios en el servicio de transporte público urbano de la ciudad del Cusco caso: RTU 11A, RTU 05, RTU 11B* [Tesis de grado, Universidad Nacional de San Antonio Abad el Cusco]. Repositorio institucional UNSAAC. <http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/3743>
- Consultoría Apoyo. (2003). *Análisis de las exoneraciones e incentivos tributarios y propuesta de estrategia para su eliminación*. Ministerio de Economía y Finanzas. https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/documentos/Anali_incent_exoner_tribut.pdf
- Danós, J. (1994). *El régimen tributario de la Constitución: estudio preliminar*. THEMIS-Revista De Derecho (29), 131-145. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/11467>
- De la Guerra, M. (2017). *Los principios del deber de contribuir en Ecuador y España* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. Repositorio institucional UCM. <https://eprints.ucm.es/40977/1/T38315.pdf>
- Durán, L. (2005). *La noción del deber constitucional de contribuir*. Enfoque Constitucional, 6(2), 1-18. https://www.aele.com/system/files/archivos/infoespe/Deber_de_Contribuir_Luis_Duran.pdf
- Duran, L. (2006). Los deberes de colaboración tributaria, un enfoque constitucional. Revista Vectigalia, 30(1), 15-30. <http://blog.pucp.edu.pe/blog/wp->

content/uploads/sites/107/2007/07/DEBERES-DE-COLABORACION-
TRIBUTARIA-VECTIGALIA.pdf

Real Academia Española (2014). *Efectos económicos*. Diccionario de la Real Academia española de la lengua (23 ed.). Editorial ASALE

Diccionario Ley Derecho (2018). *Exoneración*. Diccionario Social Enciclopedia. Jurídica <https://diccionario.leyderecho.org/exoneracion/>.

Ferrario, F. (2016). *Marco impositivo del servicio público transporte automotor de pasajeros (líneas urbanas, suburbanas e interurbanas)* [Tesis de grado, Universidad Nacional de la Plata]. Repositorio institucional UNLP. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/62540/Documento_completo_.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Flores, E. y De la Garza, S. (1969). *Elementos de finanzas públicas mexicanas - derecho financiero*. Editorial Porrúa.

García, C. (2002). *El principio de capacidad contributiva como criterio esencial para una reforma fiscal*. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2(1), 45-46. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/430/5.pdf>

García, C. (2009). *La doctrina del principio de solidaridad en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional Peruano*. Revista Peruana de Derecho Tributario Tax Law Review, 21-22.

García, H. (1966). *Estudios Financieros*. Editorial Abeledo-Perrot

Gonzales, J. (2014). Los principios tributarios, la capacidad contributiva y el deber de contribuir. *Revista de Investigación Jurídica*, 311.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación* (4ta ed.). McGraw-Hill.

Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú [INEI] (2020). *Informe Técnico N°02 de Producción Nacional*. Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú [INEI].
https://www.inei.gob.pe/media/principales_indicadores/02-informe-tecnico-n02_produccion-nacional-dic-2019.pdf

Ministerio de Justicia (2015, 13 de abril). Ley N°27181 de 2015 (abril 13). Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Diario El Peruano.

Limache, N. y Sinchi, S. (2016). *El planteamiento tributario como herramienta en la administración de contingencias tributarias en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros en la provincia de Huancayo*. [Tesis de grado, Universidad Nacional del Centro del Perú]. Repositorio institucional UNCP. <http://repositorio.uncp.edu.pe/handle/UNCP/1618>

Mendoza, M. (2009). *Servicio de transporte terrestre de pasajeros ¿Servicio Público?* *Revistas PUCP*, 2(7), 440-496.
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/14045/14667>

Neyra, C. y Zavala, I. (2016). *Impuesto General a las ventas y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales en el distrito de San Vicente de Cañete año 2014* [Tesis de grado,

Universidad Nacional del Callao]. Repositorio institucional UNAC.
<http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/2499>

Núñez, S. (2014). *Derecho Constitucional Tributario. LIII Seminario de Derecho Tributario*. Ministerio de Economía y Finanzas

Paredes, C. (2010). *El poder Tributario del Estado: ¿Nuestros bolsillos a la deriva?* *Derecho & Sociedad*, 1(35), 241-256.
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13305>

Ramírez, P. (2018). *Costo de capital y rentabilidad en empresas de transporte terrestre de pasajeros*. *Revista Quipukamayoc*. (26).1-14.

Rengifo, Y. (2016). *Tratamiento tributario aplicable a las empresas que realizan servicio de transporte*. *Revista Asesor Empresarial*,
https://www.asesorempresarial.com/web/adjuntos/2017-08-28_URSFS.pdf

Robles, C. (2004). *Introducción a la obligación tributaria*. Actualidad Empresarial.

Robles, C. (2008, 14 de septiembre). Blog de Carmen del Pilar Robles Moreno. *Los Principios Constitucionales Tributarios*.
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/carmenrobles/2008/09/14/los-principios-constitucionales-tributarios/>

Robles, C. y Gamarra, M. (2002). *La sujeción pasiva en la relación jurídica tributaria y la capacidad de pago*. *Foro Jurídico*, 1(1), 89-102.
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/18268>

Rodríguez, A. (1998). *Jurisprudencia constitucional y principios de la imposición. Garantías constitucionales del contribuyente*. Editorial Tirant Lo Blanch.

- Rojas, Y. (2017). *La evasión tributaria en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros y su incidencia en la recaudación fiscal- Perú-2016* [Tesis de grado, Universidad de San Martín de Porras]. Repositorio institucional USMP. <http://repositorio.usmp.edu.pe/handle/usmp/3102>
- Ruiz de Castilla, F. (2001). Capacidad contributiva y capacidad de pago. ponencia presentada en la VII Convención Nacional de Tributación, (pág. 126). Cusco.
- Ruiz de Castilla, F. (2001). *Los principios de capacidad contributiva y progresividad en la imposición sobre la renta en Venezuela*. Cuestiones Jurídicas, 2(1),41-63.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1275/127519339003>
- Ruiz de Castilla, F. (2002). Sistema Tributario y Equidad. Revista El Foro del Colegio de Abogados de Lambayeque, 55-63.
- Sabio, A. (2014, 29 de agosto). Tu Espacio Jurídico. *Principios constitucionales aplicables a la materia tributaria*.
<http://tuespaciojuridico.com.ar/tudoctrina/2014/08/29/principios-constitucionales-aplicables-a-la-materia-tributaria/>
- Sánchez, A. (2017). *El carácter fundamental del deber de contribuir: el derecho y la ética de las relaciones tributarias*. Derecho, Estado y Sociedades (50), 179-207.
https://www.researchgate.net/publication/320479389_El_Caracter_Fundamental_del_Deber_de_Contribuir_el_Derecho_y_la_Etica_de_las_Relaciones

nes_Tributarias_The_Fundamental_Feature_of_the_Duty_to_Pay_One%27s_Taxes_Law_and_Ethics_of_Fiscal_Relations_O_Aspecto_

Soler, R. (2011). *La evolución del principio constitucional de progresividad en el ordenamiento tributario* [Tesis doctoral, Universidad de Jaén]. Repositorio institucional UJAEN.

<http://ruja.ujaen.es/bitstream/10953/552/1/9788484398493.pdf>

Torres, C. (2012). *Teoría general del impuesto al valor agregado* [Tesis de grado, Universidad de Chile]. Repositorio institucional UCHILE.

http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/112915/de-torres_c.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Valdés Costa, R. (1996). *Curso de Derecho Tributario* (2da ed.). Editorial Themis.

Villegas, H. (2001). *Curso de Finanzas, Derecho Financiero y Tributario*. Ediciones Depalma.

Zelayaran, M. (2002). *Metodología de la Investigación Jurídica*. Ediciones Jurídicas.

ANEXOS

Anexo 01 Proyecto de ley

Proyecto de Ley N° _____



PROYECTO DE LEY

**LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO
1 Y EL NUMERAL 2 DEL APÉNDICE
II DEL TEXTO UNICO ORDENADO
DE LA LEY DEL IMPUESTO
GENERAL A LAS VENTAS E
IMPUESTO SELECTIVO AL
CONSUMO (DECRETO SUPREMO N°
055-99-EF)**

FÓRMULA LEGAL DEL PROYECTO DE LEY

**LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 Y EL NUMERAL 2 DEL
APÉNDICE II DEL TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY DEL
IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS E IMPUESTO SELECTIVO AL
CONSUMO (DECRETO SUPREMO N° 055-99-EF)**

Artículo 1: Objeto de la Ley.

La presente norma tiene como objeto implementar las operaciones gravadas incluyendo un servicio exonerado por el impuesto general a las ventas tipificado en el artículo 1 y numeral 2 del apéndice II del

Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

Artículo 2: Modifíquese el artículo 1 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

Modifíquese el artículo 1 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, que quedara redactado en los siguientes términos:

Artículo 2.- Operaciones gravadas

El Impuesto General a las Ventas grava las siguientes operaciones:

- a. La venta en el país de bienes muebles;*
- b. La prestación o utilización de servicios en el país; considerando también al Servicio de transporte público de pasajeros.*
- c. Los contratos de construcción;*
- d. La primera venta de inmuebles que realicen los constructores de los mismos.*

Asimismo, la posterior venta del inmueble que realicen las empresas vinculadas con el constructor, cuando el inmueble haya sido adquirido directamente de éste o de empresas vinculadas económicamente con el mismo.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación cuando se demuestre que el precio de la venta realizada es igual o mayor al valor de mercado. Se entiende por valor de mercado el que normalmente se obtiene en las operaciones onerosas que el

constructor o la empresa realizan con terceros no vinculados, o el valor de tasación, el que resulte mayor. Para efecto de establecer la vinculación económica es de aplicación lo dispuesto en el Artículo 54 del presente dispositivo. También se considera como primera venta la que se efectúe con posterioridad a la reorganización o traspaso de empresas.

e. La importación de bienes.”

Artículo 3: Modifíquese el numeral 2 del apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

Modifíquese el numeral 2 del apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, que quedara redactado en los siguientes términos:

Anexo 02.- Servicios exonerados del impuesto general a las ventas

1. Derogado

2. Servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo.”

Disposiciones finales

Primera. – Modifíquese el artículo I y l numeral 2 del apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

Segunda. - La actual ley entrará en utilidad a los 15 días de su publicación.

Comuníquese al señor presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los días del mes de del

Al señor presidente constitucional de la república

Por tanto:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de gobierno, en Lima, a los días del mes de del

Exposición de motivos

La justificación de la modificación a la norma recae en la recaudación tributaria, también denominada ingresos tributarios, los cuales servirían para la administración tributaria y su utilización de esta recaudación, supongamos que se está evaluando un proyecto de construcción de una nueva vía terrestre en un lugar determinado que une a tres ciudades principales, la nueva infraestructura reduce de manera significativa el tiempo de viaje de pasajeros, mayor seguridad y confort, a esto se llama costo beneficio, el costo sería aumentar el pasaje en un 18% el cual sería otorgado al transportistas por los usuarios del servicio y el mediante declaraciones anuales realice el pago a la administración tributaria, al inicio los ciudadanos y transportistas estarían disconformes con esta medida, ya que se le aumentaría el pasaje y definitivamente habría mayor formalidad y compromiso en la constitución de empresas dedicadas a este servicio, pero lo importante es el beneficio que tendrían estos pasajeros con la obra de construcción de una vía terrestre para la circulación de vehículos, obra que se ejecutaría con el pago de sus

impuestos y con el tesoro público del Estado, con ello habrían grandes cambios en el desarrollo económico del país, máxime si esto crearía oportunidad laboral, para la ejecución de la obra y a su vez los transportistas tendrían seguridad en las vías, se evitarían accidentes, menores gastos en cuanto a combustible, mayor acceso a clientes. Por otro lado, existen efectos medioambientales, menor contaminación.

Todo lo antes mencionado sería posible si la norma realizara cambios en cuanto al cobro del IGV en el servicio de transporte público de personas. Hay que tener en cuenta que estará relacionado siempre la imposición y al incremento económico ya que están sujetos a la política pública del estado y la forma en como los legisladores plasmas las leyes y si estas se adecuan a la realidad, por otro lado es necesario precisar que el sector informal en cuanto al servicio de transporte público de personas ha ido incrementando, es el caso de las empresas de taxis piratas, es un fenómeno ampliamente extendido, lo que sí es claro, que un principal efecto económico en cuanto a la exoneración de IGV para el servicio de transporte público de personas sería no evasión tributaria y una recaudación tributaria responsable por parte de la administración tributaria, la cual tiene por otro lado objetivos que debe cumplir, los cuales son la optimización del cumplimiento voluntario de los contribuyentes respecto al pago de sus tributos y la fiscalización que se llevara cabo con una correcta información relacionada y actualizada.

I. ANTECEDENTES DE LA NORMA QUE SE PRETENDE MODIFICAR

La Exoneración del IGV del Servicio de transporte público de pasajeros, la podemos encontrar como tal en el Apéndice II del Texto Único Ordenado de la Ley

del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, dicho cuerpo normativo contenía dentro de su estructura, solo la exoneración del Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte aéreo, numeral que fue sustituido por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 013-2003-EF, donde se exceptuó el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo, el mismo que también fue sustituido por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 084-2003-EF, quedando solo exonerado el servicio de transporte terrestre público urbano de pasajeros; sin embargo, de conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 036-2004-EF, se restablece el texto del presente numeral y normas modificatorias, de la siguiente manera: Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo, para que finalmente sea modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 180-2007-EF, quedando exonerado el Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo, incluyendo dentro de la exoneración al transporte público de pasajeros dentro del país al servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

II. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa del presente proyecto de ley se enmarca en la Política del Acuerdo Nacional, precisamente con el tercer objetivo: "Promoción de la Competitividad del País".

Del mismo modo, guarda relación con la VISIÓN DEL PERÚ AL 2050, aprobada por el Acuerdo Nacional el 29 de abril del 2019, en lo referente al tercer

eje estratégico: "Desarrollo Sostenible con Empleo Digno y en Armonía con la Naturaleza", puesto que plantea sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, fomentando el desarrollo de la infraestructura del país a través del incremento de la recaudación tributaria.

III. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente norma modifica el 1 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, señalando al servicio de transporte público de pasajeros como una operación gravada por el IGV, con la finalidad de generar una mayor cantidad de dinero o ingresos mediante las autoridades tributarias, puesto que al cobrar a los causantes y contribuyentes todo tipo de impuestos, derechos, productos, aprovechamientos, y contribuciones establecidos en la Ley se generara una mayor recaudación tributaria para el financiamiento de obras públicas.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no implica la asignación de recursos del Tesoro Público. No contraviene con el principio de Equilibrio Presupuestario recogido en el artículo 78° de la Constitución Política del Perú. Como beneficio, perfecciona la legislación en materia de sanción de la contabilidad paralela.