

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



Facultad de Ciencias Empresariales y Administrativas

Carrera Profesional de Contabilidad y Finanzas

**“PERCEPCIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL IMPUESTO
AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR DE LA
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA – 2020”**

Sánchez Chávez, Estefany

Yesenia

Cajamarca – Perú

2021

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



Facultad de Ciencias Empresariales y Administrativas

Carrera Profesional de Contabilidad y Finanzas

**“PERCEPCIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL IMPUESTO
AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR DE LA
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA – 2020”**

Bach. Sánchez Chávez, Estefany

Yesenia

Asesor: Mg. Guillermo Alfredo Rojas

Chávez

Cajamarca – Perú

2020

COPYRIGHT © 2020 by
ESTEFANY YESENIA SÁNCHEZ CHÁVEZ
Todos los derechos reservados

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS

APROBACIÓN DE TESIS PARA OPTAR POR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
CONTADOR PÚBLICO

**“PERCEPCIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL
IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE CAJAMARCA – 2020”**

Presidente: **Mg. Fernando Guerrero Figueroa**
Secretario: **Mg. Luis Felipe Velazco Luza**
Vocal: **Mg. Antero Manuel Zelada Chávarri**
Asesor: **Mg. Guillermo Alfredo Rojas Chávez**

Dedicatoria

A Dios por darme la vida, a mi madre Barbarita Chávez por su apoyo constante para poder llegar hasta aquí un momento tan importante de mi formación profesional, por su amor y paciencia, a mi padre Carlos Sánchez Prado que desde el cielo guía mi camino, a mi hermanas Carla Sánchez y Jacky Sánchez por el apoyo y paciencia en esta etapa, a mi gran amigo Alex Camacho por el apoyo en este proceso de tesis y por estar siempre a mi lado y por último y no menos importante a mi querida profesora Karen Davila por su apoyo y comprensión para guiarme e instruirme en este proceso de realización de tesis.

Agradecimientos

A Dios por el amor infinito por permitirme llegar hasta aquí

A mi mamá, papá y hermanas por el apoyo, comprensión

A Walter por su apoyo, amor y comprensión.

Contenido

Dedicatoria.....	i
Agradecimiento.....	ii
Índice.....	iii
Índice de tablas.....	iv
Índice de figuras.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
ÍNDICE DE TABLAS.....	7
ÍNDICE DE FIGURAS.....	8
CAPITULO I: INTRODUCCIÓN.....	9
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	12
1.1.Descripcion de la Realidad Problematica.....	12
1.2.Definicion del Problema.....	14
1.2.1.Problema Principal.....	14
1.2.2.Problema Secundario.....	14
1.3.Objetivos.....	14
1.3.1.Objetivo General.....	14
1.3.2.Objetivo Especificos.....	15
1.4.Justificación de la investigación.....	15
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO.....	17
2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
2.1.Antecedentes Teóricos.....	18
2.1.1.Antecedentes Internacionales.....	18
2.1.2.Antecedentes Nacionales.....	20
2.2.Marco Histórico.....	23

2.2.1. Impuestos ambientales	23
2.2.2. Elementos del impuesto	24
2.2.3. Dimensiones de los impuestos	25
2.2.3.1. Aspecto Económico	25
2.2.3.2. Aspecto Jurídico	30
2.2.3.3. Aspecto Social	38
2.3. Definición de términos básicos	47
2.4. Formulación de Hipótesis	49
2.5. OPERACIONALIZACION DE VARIBLES.....	50
CAPITULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	51
3.1. Tipo de Investigación.....	52
3.2. Diseño de Investigación.....	52
3.3. Área de Investigación	52
3.4. Población.....	52
3.5. Muestra	53
3.6. Tecnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	53
3.7. Tecnicas para el procesamiento y analisis de Datos	53
CAPITULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	55
4. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	56
4.1. Datos Generales De La Municipalidad Provincial De Cajamarca.....	56
4.2. Datos Generales De Los Funcionarios Públicos Encuestados.....	56
4.3. Percepción De La Implementación Del Impuesto Ambiental A La Contaminación Vehicular En La Municipalidad Provincial De Cajamarca .	57
4.3.1. Aspecto Económico	58
4.3.2. Aspecto Jurídico.....	65
4.3.3. Aspecto Social	73
CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	79
5.1. CONCLUSIONES	80
5.2. RECOMENDACIONES.....	82
REFERENCIAS.....	83
ANEXOS.....	93

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Base Imponible del IACV.....	44
Tabla 2: Base Gravable	47
Tabla 3: Operacionalización de variables	50
Tabla 4: Percepción de la Implementación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.....	57
Tabla 5: Resumen de resultados del aspecto económico	59
Tabla 6: Resumen de resultados del aspecto Jurídico.....	66
Tabla 7: Resumen de resultados del aspecto social	74

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Número de Muertes Atribuidas a Factores Ambientales 2012	27
Figura N° 2 Considero que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional	60
Figura N° 3 Considero que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado ..	61
Figura N° 4 Considero que los propietarios de los vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos, ya sea transporte público o privado	62
Figura N° 5 Considero que al no asumirse el costo por el daño al medio ambiente que generan los vehículos, debería cargar esta responsabilidad el estado peruano	63
Figura N° 6 Considero que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica.....	64
Figura N° 7 Considero que se tiene conocimiento de las externalidades positivas y genativas que genera el parque automotor en Cajamarca	65
Figura N° 8 Considero que se deberían destinar estos fondos recaudados por dicho Impuesto a la mitigación de la contaminación ambiental	68
Figura N° 9 Considero que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular debe tener un fin extrafiscal ósea que sea solo para llamar a tomar conciencia en el tema medioambiental.....	69
Figura N° 10 Considero que quien contamina debe pagar.....	70
Figura N° 11 Considero que está bien que el costo de contaminación debe ser asumida por la colectividad en su conjunto y no por el generador de la contaminación	70
Figura N° 12 En el Perú, la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, respaldan a gozar de un ambiente sano, por ello, considero que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable	71
Figura N° 13 Considero que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país las cuales son la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica	72
Figura N° 14 Conoce los acuerdos internacionales como la Conferencia de las Partes que se da año tras año con la finalidad de reducir los niveles de contaminación, y Perú es país suscrito a estos.....	75
Figura N° 15 Considero que Cajamarca es un departamento con altos niveles de contaminación atmosférica.....	76
Figura N° 16 Alrededor del mundo existen impuestos que gravan la contaminación, por ejemplo, en Ecuador un Impuesto Ambiental Vehicular, en Chile un Impuesto a las Áreas Verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, entonces, considero que el Perú debería de adoptar estas buenas prácticas.....	77
Figura N° 17 Considero que los impuestos ambientales serían de gran ayuda para el Perú, ya que somos un país con gran nivel de contaminación	78

RESUMEN

La percepción de la Implementación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020, es una investigación originada para conocer la percepción que tienen los funcionarios públicos de la Municipalidad Provincial de Cajamarca sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Tiene como objetivo principal el determinar la percepción del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020. Por el nivel de investigación que tiene esta tesis no le concierne el planteamiento de hipótesis, por tratarse de una investigación de tipo descriptiva, la cual estudia la medición de variables independientes. El tipo de investigación es de diseño no experimental transversal, y para poder determinar la percepción sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular se empleó como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario de encuesta, el cual comprende dieciseis preguntas las cuales se encuentran agrupadas en tres dimensiones sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, tomando como muestra los funcionarios públicos de la la Municipalidad Provincial de Cajamarca. Donde se puede apreciar que la percepción que tienen los funcionarios públicos de la Municipalidad de Cajamarca sobre la implementación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular es buena y posiblemente viable.

Palabras clave: Percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, aspecto económico, aspecto jurídico, aspecto social.

ABSTRACT

The perception of the Implementation of the Environmental Tax on Vehicle Pollution of the Provincial Municipality of Cajamarca, 2020, is an investigation originated to know the perception that public officials of the Provincial Municipality of Cajamarca have on the environmental tax on vehicle pollution. Its main objective is to determine the perception of the environmental tax on vehicular pollution of the Provincial Municipality of Cajamarca, 2020. Due to the level of research that this thesis has, it is not concerned with the hypothesis statement, as it is a descriptive research, which studies the measurement of independent variables. The type of research is of a non-experimental cross-sectional design, and in order to determine the perception of the environmental tax on vehicular pollution, the survey was used as a technique and the survey questionnaire as an instrument, which comprises sixteen questions which are grouped into three dimensions on the environmental tax on vehicular pollution, taking as a sample the public officials of the Provincial Municipality of Cajamarca.

Keywords: Perception of the implementation of the environmental tax on vehicular pollution, economic aspect, legal aspect, social aspect.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción de la Realidad Problemática

La contaminación del aire supone un importante riesgo medioambiental para la salud, bien sea en los países desarrollados o en los países en vías de desarrollo. Se considera que la contaminación ambiental del aire, tanto en las ciudades como en las zonas rurales, fue causa de 4,2 millones de muertes precoces en todo el mundo por año; esta mortalidad se debe a la exposición a partículas pequeñas de 2,5 micrones o menos de diámetro (PM2.5), que causan enfermedades cardiovasculares, respiratorias y cáncer Organización Mundial de la Salud, (2018).

En América Latina según la Revista Cubana de Higiene y Epidemiología (2006), se menciona que el crecimiento económico y la urbanización, asociados al desarrollo de diversas actividades como la industria petrolera, los servicios, la agroindustria y el incremento de las unidades automotoras, las cuales traen como consecuencia un consumo intenso de combustibles fósiles, que al relacionarse con las condiciones ambientales pueden dañar la salud humana, los ecosistemas y los recursos materiales.

En el Perú según Narciso y Cuba (2012), uno de los principales problemas ambientales es la contaminación del aire, se puede señalar entre sus principales causas, la mala calidad de los combustibles líquidos, por su alto contenido de contaminantes (azufre en el Diesel y el benceno en la gasolina), el parque automotor, la inapropiada aplicación del índice de nocividad del combustible, el concepto del impuesto al patrimonio vehicular

y el escaso avance de implementar límites máximos permisibles de emisiones de gases nocivos.

El conflicto en el Perú es que hasta hoy no existe una legislación o normativa que busque frenar estos problemas ambientales originados por el uso de combustible en los vehículos, como es el caso de Ecuador, Chile y Colombia países en los que se aplica el impuesto ambiental vehicular, el cual está definido “como un impuesto que grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre” Servicio de Rentas Internas del Ecuador (2020).

En el departamento de Cajamarca la problemática ambiental no difiere de la presentada a nivel nacional, uno de los principales problemas es la contaminación vehicular que día a día genera problemas sociales pues repercute en la salud de las personas, según la última cifra del Sistema Nacional de Información Ambiental (2016) en Cajamarca existen 16.26 automóviles por cada mil habitantes.

Se considera fundamental tomar medidas necesarias para reducir las emisiones de gases contaminantes que generan los vehículos que agravan la situación actual de nuestra sociedad, es por ello que en esta investigación se plantea la pregunta ¿Cuál es la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de la municipalidad provincial de Cajamarca la cual está dirigida a los funcionarios públicos de la Municipalidad Provincial de Cajamarca para que evalúen la propuesta de implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, como medida de prevención.

1.2. Definición del Problema

1.2.1. Problema Principal

- ✚ ¿Cuál es la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca?

1.2.2. Problema Secundario

- ✚ ¿Cuál es la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular con respecto al aspecto económico, de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020?
- ✚ ¿Cuál es la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular con respecto al aspecto social de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020?
- ✚ ¿Cuál es la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular con respecto al aspecto jurídico de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

- ✚ Determinar la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020

1.3.2. Objetivo Especificos

- ✚ Determinar la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular con respecto al aspecto económico de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020.
- ✚ Determinar la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular con respecto al aspecto social de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020.
- ✚ Determinar la percepción de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular con respecto al aspecto social de la Municipalidad Provincial de Cajamarca 2020.

1.4. Justificación de la investigación

Los resultados de esta investigación servirán de referencia para conocer la importancia que las autoridades de la Municipalidad Provincial de Cajamarca tienen sobre el cuidado del medio ambiente, ya que al determinar la percepción de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular obtendrán nuevos conocimientos los cuales se puede aprovechar para concientizar a la población sobre la contaminación que causa el uso de sus vehículos por el mal uso de estos o por no tener un mantenimiento constante.

Además, con el desarrollo de esta investigación se muestran la posibilidades de la aplicación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular el cual permita generar ingresos, los cuales podrían ser destinados para la reconstrucción ambiental y para crear nuevos programas de salud, dichos ingresos podrán destinarse también

para financiación de políticas que permitan crear cultura y conciencia sobre los efectos del deterioro, control y prevención ambiental.

De igual manera esta investigación aportará conocimientos sobre tributación ambiental, ya que son muy pocos los estudios realizados sobre este importante tema, asimismo contribuirá al área de tributación como un nuevo conocimiento y aplicación a futuras investigaciones.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2. Fundamentos teóricos de la Investigación

2.1. Antecedentes Teóricos

2.1.1. Antecedentes Internacionales

Paco (2018) realizó la investigación *“Impuesto municipal a la contaminación ambiental de vehículos automotores caso La Paz”*, desarrollada en la Universidad Mayor de San Andrés en la ciudad de La Paz en Bolivia, la cual tuvo objetivo general proponer un impuesto municipal ambiental a los vehículos de la ciudad de La Paz, para medir las variables se tomó en consideración el sistema tributario boliviano y el de La paz, asimismo se examinaron los fundamentos para crear un impuesto ambiental municipal, luego de analizar la información. Se presenta como conclusión más importante, que con el aumento de gases contaminantes es importante hacer una composición de políticas económicas, tributarias y ambientalistas que asistan con acciones y recursos a mejorar la calidad del aire, este impuesto se aplica a los principales contaminadores de nuestro medio, por el daño generado al mismo, exigiendo así su responsabilidad social y el pago por el daño causado. Este trabajo de investigación ayudo a plantear correctamente el marco teorico de esta investigación

De la Maza y otros (2014) en su artículo *“Instrumentos económicos para la gestion de la calidad del aire”*, desarrollado en Chile, el cual tiene por objetivo analizar el desempeño de dos instrumentos económicos aplicables en planes de prevencion o descontaminacion uno de ellos son los impuestos a las emisiones y el otro los permisos de emisión

transables, las cuales serán discutidas en cuanto a eficiencia económica y otras de índole jurídico, asimismo se discute la importancia de habilitación legal, después de haber analizado estos instrumentos se concluye que es mala la calidad del aire del país de Chile, por lo que deben tomarse acciones para revertir esta condición y sobre todo para salvaguardar las condiciones básicas de salud de la población chilena, por lo que será estrictamente más eficiente una regulación de impuesto ambiental, ya que incentivará al cumplimiento de la protección del medio ambiente, por último concluyo que la implementación de este impuesto requiere de la voluntad política. Este trabajo de investigación sirvió como referente para plantear las dimensiones de la variable.

Salassa (2016) en su artículo titulado *“Tributos ambientales: la aplicación coordinada de los principios quien contamina paga y de capacidad contributiva”*, desarrollado en la Universidad Nacional de Córdoba en Argentina, planteo como objetivo desarrollar una convivencia entre los principios contaminador -pagador y de capacidad contributiva aplicados a tributos ambientales, con estos principios esta investigación respondió algunas preguntas relacionadas a la creación y aplicación de tributos ambientales, en las que concluye que estos gravámenes son tan ambientales como fiscales, los tributos ambientales siempre deben guiarse por estos dos principios, los tributos ambientales tienen como principal objetivo desincentivar actividades o bienes contaminantes. Esta finalidad está direccionada por la dimensión

preventiva, por otro lado, los gravámenes ecológicos pertenecen al género *tributo*, podemos afirmar que los gravámenes ecológicos, por su naturaleza fiscal y ambiental, están llamados a respetar una doble capacidad en el sujeto pasivo: la capacidad contributiva y la capacidad contaminante. Este trabajo de investigación ayudo a describir y ordenar el marco teórico.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

Hernandez (2019) realizó la investigación : “*Fundamentación para la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los países de la región andina en el distrito de Cajamarca 2019*”, en la Universidad Nacional de Cajamarca en Perú, esta investigación tiene como objetivo principal el describir el Impuesto Ambiental Vehicular en Colombia, Chile y Ecuador; la metodología que se utilizó en este estudio fue descriptiva- comparativa, pues se consiguió información de las leyes y resultados obtenidos sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular de los países antes mencionados, de los cuales se analizó y se comparó para luego realizar una propuesta de implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular la cual fue presentado a los funcionarios de la Municipal Provincial de Cajamarca, Servicio Administración Tributaria , Ministerio del Ambiente y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a estos últimos se les hizo una entrevista y se obtuvo como principal conclusión:

- ✚ Que la implementación de este impuesto es eficaz para la reducción de gases contaminantes además de que implementar este impuesto

daria frutos positivos en cuanto a reducción de contaminación atmosférica.

Este trabajo de investigación sirvió como referente para plantear los objetivos de esta investigación, además de servir como guía para plantear las dimensiones de la variable.

Santos (2019) en la tesis titulada “*Estudio de los tributos ambientales en los países de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico(OCDE), con especial énfasis en la implementación en el Perú*”, desarrollada en la Universidad Tecnológica del Perú, plantea como objetivo describir la necesidad de implementar tributos ambientales en el Perú como instrumento económico recomendado por la OCDE, posible alternativa de aumento de bienestar de la población por la influencia en el cuidado del medio ambiente peruano.

✚ En esta investigación se plantea como hipótesis la implementación de tributos ambientales recomendado por la OCDE como instrumento económico jurídico que mejora el bienestar, la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental, por ser una herramienta eficiente destinada al cuidado del medioambiente. Esta investigación es de tipo descriptiva, se analizó la importancia de implementar un impuesto ambiental en el Perú, teniendo como conclusiones:

✚ Los criterios para implementar tributos destinados al cuidado del ambiente deben estar de parte de la política pública y de las disposiciones legales del estado peruano, y además el tributo ambiental como instrumento económico jurídico influirá positivamente en las

actividades económicas dada su propia naturaleza económica, más aun cuando nuestro país se encuentra presto a seguir las recomendaciones de la OCDE, principio referente a quien contamina paga debe ser entendido como un deber solidario de protección del medio ambiente y por ultimo concluye que sí es posible implementar el tributo ambiental en el Perú a pesar de la falta de conceptualización taxativa de elementos y componentes del ambiente. Este trabajo de investigación sirvió como guía para conocer el estado de los tributos ambientales en el Perú y poder desarrollar así el marco teórico.

Hospinal (2017) en la tesis: *“Propuesta de aplicación de tributación ambiental como medida para la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor Tacna 2013 – 2014 desarrollada en la Universidad Privada de Tacna, plantea como objetivo general: Demostrar que la Tributación Ambiental influye de manera positiva en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de Tacna.*

Esta investigación es de nivel descriptivo y de diseño no experimental, la población a la que se analizó fue el parque automotor de Tacna entre los años 1990 al 2015, los resultados de esta investigación indican que los tributos ambientales que gravan las emisiones han tenido un efecto positivo a la reducción de áreas contaminadas en la ciudad de Tacna, con impulso a que el instrumento económico impuesto disminuya el uso vehicular y de esa manera ayude a combatir y a concientizar a la población en temas ambientales. Esta investigación servirá como

referencia para describir el marco teórico y plantear los objetivos de esta investigación.

2.2. Marco Histórico

2.2.1. Impuestos ambientales

EL Ministerio de Economía y Finanzas (2020) conceptualiza al impuesto como un tributo cuyo acatamiento no causa una compensación directa en favor del contribuyente.

Según Pitrión (2014), un impuesto puede ser considerado ambiental cuando se emplea sobre una base física que tiene efecto negativo para el medio ambiente, este debe funcionar como un incentivo económico para mejorar del mismo.

Por su parte Acquatella y Barcena (2005) refieren que un impuesto ambiental es aquel cuya base imponible es de relevancia para el medio ambiente, el cual es el pago obligatorio que deben hacer aquellos que emiten sustancias contaminantes, calculando este pago relacionando la base imponible con el nivel de contaminación realizada .

Un impuesto ambiental es aquel que no tiene finalidad recaudatoria si no más bien busca corregir una externalidad negativa , este tipo de impuesto busca ingresos únicamente para utilizarse en bien de la sociedad y en la mejora del ambiente García(2017).

Por lo tanto hablar de impuestos ambientales es mencionar un impuesto de carácter motivador que lo que pretende es aplacar el deterioro ambiental , este impuesto grava la manifestación de riqueza la cual será

utilizada en buscar concientizar al sujeto contaminador y minimizar la externalidad negativa que causa dicho producto.

a) Impuesto vehicular ambiental

El Servicio de Rentas Internas del Ecuador (2020), indica que el impuesto ambiental vehicular grava la contaminación del medio ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

Sabaini,Jiminez,yMartner(2017), menciona que el impuesto ambiental vehicular es aquel que incurre sobre los propietarios de los vehiculos y se estable mediante una formula tomando a la cilindra del motor y a los años de anitiguedad como medidas sobre las cuales se aplica el impuesto .

2.2.2. Elementos del impuesto

- a) **Hecho Imponible:** Sevilla (2020), menciona que el hecho imponible es aquel que obliga a una persona a presentar y pagar determinado tributo puede ser impuesto o tasa , es el objeto basico de toda ley tribuaria.
- b) **Devengo:** Verona (2019), menciona que es un criterio de imputación por el que los ingresos y gastos deben ser registrados en el año en el que se producen.
- c) **Base imponible:** Según la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, (2020) la base imponible es aquel valor numérico sobre el cual se impone la tasa del tributo.

d) Deuda tributaria: Según Garcias(2018), describe la deuda tributaria como la cuota o cantidad de dinero a pagar que resulte de la obligación tributaria.

2.2.3. Dimensiones de los impuestos

Yepes y De los Rios (2017), en su investigación concluyen que los impuestos estan basados en tres dimensiones o aspectos los cuales son económico, jurídico y social.

2.2.3.1. Aspecto Económico

Hernandez (2019), argumenta que el aspecto económico en la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, se basa en como éste favorece y mejora la economía en un país. Los indicadores para determinar la percepción respecto al aspecto económico se describen a continuación:

a) La economía y contaminación ambiental: Labamdeira; León, y Vasquez (2007), definen a la economía de contaminación como la existencia de un daño físico al medio ambiente, lo que a su vez repercute en un daño para el hombre . En terminos económicos existe un costo externo o perdida no compensatoria en el bienestar, derivada de la emisión al aire o vertido al agua o a la tierra de sustancias residuales.

Para Encinas (2011), la contaminación se refiere a la presencia de sustancias o formas de energía no deseables y en concentraciones altas en el aire, agua o suelo, las cuales afectan a la salud y bienestar de las personas. Hoy en día se reconoce

que la contaminación atmosférica es un riesgo primordial para la salud. 5,5 billones de fallecimientos prematuros se dan en todo el mundo por lo que la contaminación atmosférica es considerada el cuarto riesgo vital en todo el mundo, este tipo de contaminación es grave más aun en regiones urbanas de crecimiento rápido (Banco Mundial y Instituto de Métricas de Salud y Evaluación, 2016).

La Organización de las Naciones Unidas (2019), calificó a la contaminación atmosférica como un asesino silencioso, ya que afecta la salud de la población mundial en un 90% y causa muertes prematuras a más de siete millones de personas, entre ellos 600,000 niños. Contundentemente, la contaminación asume un costo económico alto por la pérdida prematura de personas la cual reduce el desarrollo económico de sus países. Las pérdidas anuales de ingresos laborales cuestan casi el 1% del producto bruto interno, el costo agregado en el año 2013 se da en más de 5 billones de dólares en todo el mundo, Banco Mundial, (2016)

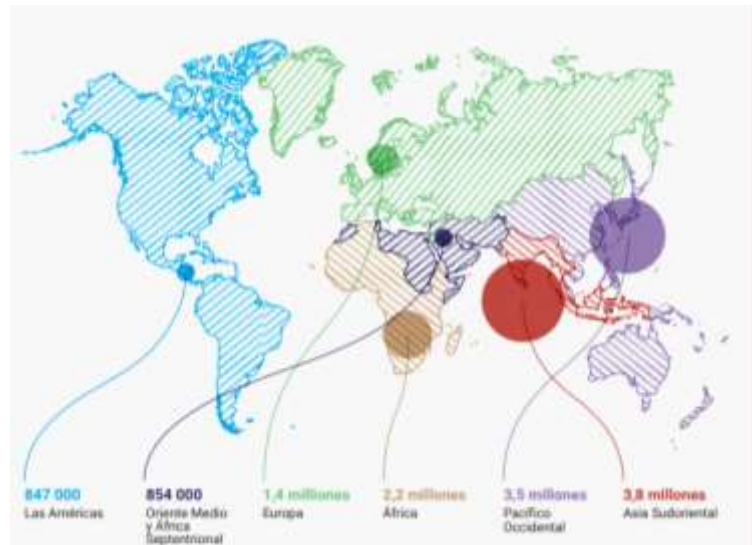


Figura N° 1 Número de Muertes Atribuidas a Factores Ambientales 2012

b) Análisis Costo- Beneficio

Según Vázquez (2020) el análisis costo beneficio consiste en medir la relación que existe entre el costo por unidad que se produce y el beneficio que se obtiene por la venta de este.

Según Hernandez (2019), el objetivo de todo propietario de vehículos ya sea privado o público en la ciudad de Cajamarca es el de transportar personas, bienes, animales entre otros. Es por este motivo que el propietario buscará optimizar sus costos, entonces no están preparados ni dispuestos a asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos al momento de realizar sus actividades.

De tal manera que transferirán este costo a terceros esos terceros son todas las que viven en el planeta, ya que se ven afectados en

cuanto a salud y reducción del medio ambiente aportando así al cambio climático con la emisión de gases contaminantes que afectan el medio.

Por lo tanto, el estado debe intervenir inmediatamente en el mercado apostando por una política económica la cual con sus lineamientos y directrices regula el proceso económico del país, para que de esa manera se proceda mitigar el daño causado al medio ambiente y por lo tanto a las personas que habitan en él.

c) Teoría de las externalidades

Coase (2011), explica las externalidades como efectos indirectos que tiene la producción o el consumo que efectúa un agente económico .

Por su parte Henrique (2020), define a las “externalidades” como uno o varios agentes económicos los cuales toman una decisión, la cual puede generar efectos positivos o negativos sobre otros agentes, que no fueron consultados de la decisión tomada, este fenómeno se da porque vivimos todos en una misma sociedad.

Además Vázquez (2014), menciona que existen dos tipos de externalidades, las de efecto negativo y las de efecto positivo, por las cuales no se realiza ningún pago o cobro.

Por lo tanto se tiene como un ejemplo muy claro el parque automotor de la ciudad de Cajamarca, en el caso de esta ciudad

la externalidad positiva que tiene es la fácil accesibilidad y facilidad con que las personas pueden conseguir un vehículo para su transporte , otra externalidad positiva son los bajos costos que tiene el transporte público , esto debio a la alta demanda que existe actualmente en la ciudad.

Por otra parte, en el caso de las externalidades negativas, las cuales son estrictamente asumidas por la sociedad y el ecosistema en el que vivimos, éstas vienen a ser los gases contaminantes que emiten los vehículos, el sonido de los claxón, la congestión vehicular, el deterioro de la capa de ozono y las enfermedades crónicas creadas por los gases contaminantes emitidos por los vehiculos .

En conclusion las externalidades son efectos externos de las operaciones de ciertos individuos de la sociedad hacia terceros, los cuales pueden ser un costo o beneficio como consecuencia de las actividades económicas de produccion y consumo, este beneficio no se atribuye al individuo que lo origina, tampoco el costo compensatorio, por lo que queda manifestado en el precio de las transacciones del mercado.

De manera que los impuestos ambientales beneficiarán a la población con la reducción y control sobre la contaminacion ambiental, puesto que el agente contaminador asumira el costo por contaminar , advirtiendo de esta manera las consecuencias

de sus acciones la cual es asumir el costo por contaminar dentro de sus costos de producción.

2.2.3.2.Aspecto Jurídico

Para Hernandez (2019), el aspecto jurídico en la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, se refiere a como éste orienta y cambia la finalidad fiscal de los impuesto ambientales.

a) Finalidades del Tributo

El tributo es la obligación que es impuesto a los ciudadanos, por la cual se exige una suma de dinero, la cual se paga a un ente público para asistir al sostenimiento del gasto público, Gonzáles (2010).

Sin embargo el tributo puede darse tambien con fines no recaudatorios, por lo cual daría la existencia a los tributos con finalidad extrasficales, es por ello que los tributos se pueden clasificar por su tipo de finalidad en tributos con finalidad fiscal y extrafiscal, Hernandez (2019).

1. Tributos Fiscales

Villegas (1990) menciona que los tributos es la prestación de dinero que el estado requiere en el ejercicio de su poder sobre la capacidad contributiva en virtud de ley, para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de sus fines.

Por su parte Borrero (1996) precisa el tributo fiscal como un instrumento jurídico, el cual quiere obtener recursos para el

tesoro público, además es característico por su naturaleza contributiva y por cumplir su función fiscal.

Se concluye que un tributo fiscal es aquel que tiene como fin resolver ingresos para que luego estos sean utilizados en el gasto público.

2. Tributos Extrafiscales

Lázaro (2017) afirma que los tributos extrafiscales es el de no proveer al estado de dinero, sino más bien tienen como objetivo la función social de intervenir como estímulo en casos coyunturales, ayudando a mejorar conductas específicas que representan el interés social.

Así mismo Borrero (1996) define a los tributos extrafiscales como aquellos que cuentan con una estructura jurídica distinta, pero que respetan los parámetros diseñados para el deber de contribuir, estos parámetros son viables en la realidad social con el fin de lograr fines institucionales, entre ellos se encuentra la conservación y preservación ambiental.

Por otro lado Rozo (2003) menciona que los tributos extrafiscales pueden ayudar al tema medioambiental, ya que este no busca dinero recaudado para el estado sino más bien la toma de conciencia ante ciertas conductas que dañan al medio ambiente.

Por lo que se concluye que un tributo ambiental es un instrumento jurídico que tiene como objetivo principal la

preservación, conservación y protección del medio ambiente y que su función es la extrafiscalidad.

b) Principio de contaminador – pagador

Moreno y Chaparro (2008), establecen que el principio contaminador-pagador sostiene que quien contamina debe cargar con los costos por contaminar, tomando en cuenta el interés público sin distorcionar el comercio y las inversiones internacionales.

Según Comisión Económica para América Latina y el Caribe(1991), menciona que este principio no busca culpables ni trata de inmiscuirse en el campo de las obligaciones indemnizatorias , lo que desea conseguir es que los costos implicados en la prevención y la lucha contra la contaminación ambiental sean asumidos y solventados por quienes la producen y no por la colectividad en su conjunto.

Por ultimo Borrero(1996), describe el principio contaminador-pagador como la responsabilidad de los individuos contaminadores y los instrumentos que se utilizan en la lucha contra la contaminación ambiental.

En conclusión, este principio es fundamental en la implementación de los tributos ambientales, como un principio de carácter sancionador y regulador, de esta manera disminuir conductas ambientales irresponsables que son perjudiciales para el medio ambiente.

c) Bases jurídicas para la implementación de un tributo ambiental en el Perú

➤ **Constitución Política del Perú-1993**

Según la (Constitución política del Perú 1993) en los artículos presentados demuestra y defiende la convivencia armónica entre individuos y medio ambiente.

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

El primer capítulo de la constitución política del Perú nombrada “Derechos fundamentales de las personas”, exige al estado de gozar de un ambiente sano, no solo como condición básica sino como derecho.

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

Artículo 67°. – “El estado determina la política nacional de ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales.”

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

Artículo 69°. – “El estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legión adecuada.

El capítulo segundo de la constitución política del Perú, llamada “Del ambiente y los recursos renovables”, está enfocado exclusivamente en la conservación del medio ambiente en Perú y de cómo el estado peruano está obligado a defenderla y conservarla.

Por lo que la constitución política del Perú por lo antes indicado da el visto bueno para la ejecución de instrumentos jurídicos con fines de protección y conservación medio ambiental, por lo tanto, un impuesto ambiental desde el ámbito jurídico es necesario.

➤ **Ley N.º28611 -Ley General del Ambiente**

La Ley General del Ambiente N°28611, (2005) mediante sus artículos expresa con hincapie el cuidado y la conservación de medio ambiente, estando implicados las empresas, la sociedad y el estado, por lo cual desde el marco de esta ley se entiende que se tiene la posibilidad de crear un impuesto ambiental, preciso para promover cambios en las conductas ambientales responsables.

- Artículo 4º.- De la tributación y el ambiente.

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

- Artículo 74°.- De la responsabilidad general

Menciona que todo titular de operaciones es responsable por las emisiones, efluentes, descargas y demás impactos negativos que se generen sobre el medio ambiente, la salud de la sociedad y los recursos naturales.

- Artículo 85°.- De los recursos naturales y del rol del estado

85.1. Expresa que es el estado el que debe promover la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales por medio de políticas, normas e instrumentos de desarrollo

85.2. Son los recursos naturales patrimonio de la nación, los cuales podrán ser aprovechados solo por derechos otorgados de acuerdo a ley, el estado es competente para ejercer funciones legislativas, ejecutivas y jurisdiccionales con respecto a los recursos naturales.

85.3 La Autoridad Ambiental Nacional, en coordinación con las autoridades ambientales sectoriales y descentralizadas. Elaboran y actualizan permanentemente el inventario de los recursos naturales y de los servicios ambientales que se prestan.

- Artículo 113°. - De la calidad ambiental

113.1. Todas las personas sean natural o jurídica, pública o privada tienen el deber de prevenir, contribuir y controlar la calidad del medio ambiente y sus componentes.

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

a. Preservar, conservar, mejorar y restaurar, según corresponda, la calidad del aire, el agua y los suelos y demás componentes del ambiente, identificando y controlando los factores de riesgo que la afecten.

b. Prevenir, controlar, restringir y evitar según sea el caso, actividades que generen efectos significativos, nocivos o peligrosos para el ambiente y sus componentes, en particular cuando ponen en riesgo la salud de las personas

c. Recuperar las áreas o zonas degradadas o deterioradas por la contaminación ambiental

d. Prevenir, controlar y mitigar los riesgos y daños ambientales procedentes de la introducción, uso,

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

e. Identificar y controlar los factores de riesgo a la calidad del ambiente y sus componentes.

f. Promover el desarrollo de la investigación científica y tecnológica, las actividades de transferencia de conocimientos y recursos, la difusión de experiencias exitosas y otros medios para el mejoramiento de la calidad ambiental.

- Artículo 123°. - De la investigación ambiental científica y tecnológica

Las investigaciones científicas y tecnológicas están encaminadas a proteger la salud del medio ambiente, optimizando el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y previniendo el desgaste ambiental, tomando en cuenta el manejo correcto de los fenómenos y factores que ponen en riesgo el medio ambiente.

Tomando en cuenta el aprovechamiento de la biodiversidad.

➤ **Ley N°26839 – Ley sobre la conservación y**

aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica.

(Ley 26839 - Ley sobre la conservación y aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica, 1997) esta norma explica acerca de la conservación de la diversidad biológica

y la utilización sostenible en el tiempo, incentiva a la educación e intercambio de informaciones sobre recursos humanos, utilización sostenible de diversidad biológica y por último a investigación científica con respecto a esta misma y a la de todos sus componentes en relación con los artículos 66° y 68° de la constitución política del Perú.

2.2.3.3. Aspecto Social

Según Hernandez (2019), argumenta que el aspecto social en la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, se basa en como éste favorece y mejora el medio ambiente y por lo tanto este beneficia a la sociedad.

a) Acuerdos Internacionales sobre la protección del medio ambiente

- COP21 (Conferencia de las partes de convención marco de las naciones unidas sobre el cambio climático, llevada a cabo en el Marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático)- Paris 2015

Según el Organismo de las Naciones Unidas (2015), la COP21 fue la vigésimo primera conferencia de las partes de convención marco de las naciones unidas sobre el cambio climático, llevada a cabo en el Marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), y realizada en Francia del 30 de noviembre al 11 de diciembre

del 2015, albergando a delegados de 195 naciones, y organizaciones como la ONU, ONGs y sociedad civil.

La COP21, Paris 2015 tuvo como principal objetivo tener un acuerdo universal, estimular la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, llegando a concluir y acordar los siguientes puntos.

- a) Reconocer que se debería aumentar la capacidad para la adaptación a los efectos del cambio climático, impulsando un desarrollo resiliente y con bajas emisiones de dióxido de carbono.
- b) Crear un fondo para ayudar económicamente con alta vulnerabilidad para recuperarse de los impactos formados por el cambio climático.
- c) Se acordó que deben desarrollarse tecnologías limpias las cuales serán compartidas con los países en vías de desarrollo.
- d) Construcción de capacidades las cuales destinarán ayuda a países menos desarrollados para realizar transacciones hacia una economía limpia, mediante diseños de planes de adaptación y mitigación, así también facilitar el acceso a la financiación y otros como el fomento de la educación y conciencia ciudadana, todo esto de acuerdo con los países receptores.

- e) Comprometimiento de ciudades y regiones de reducir 1.500 millones de toneladas de emisiones para el año 2020.
- f) Finalmente, nuestro país al estar suscrito a estos acuerdos antes mencionados, se tendrá un mejor camino para la aplicación de un impuesto ambiental.

➤ **COP20 – Lima 2014**

(COP20 - Ambición por la acción , 2014) La vigésima conferencia de las partes (COP20) es la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la cual se llevó a cabo en la ciudad de Lima, capital de Perú del 1 al 12 de diciembre del 2014, reuniendo representantes de 194 países que tuvieron como agenda y objetivos el de buscar soluciones para la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero.

Teniendo como acuerdos primordiales publicados por COP20 los siguientes:

- a) La firma del documento denominado “Llamado de Lima para la Acción Climática”, en el cual se encuentra un balance para acelerar la acción climática y lograr el objetivo de no exceder 2 grados centígrados de temperatura a nivel mundial.
- b) Reconocer la necesidad de financiamiento climático, para el desarrollo de planes nacionales de adaptación en países

vulnerables , por lo que se resolvió que los países desarrollados brinden financiamiento a los países en desarrollo .

- c) Se reanuda en el plan de trabajo sobre el género hecho calificado como histórico, el cual prumueve la participación activa de las mujeres en el ámbito de la CMNUCC, fortaleciendo el trabajo de empoderamiento para convertirlas en agentes de cambio de suma importancia en favor del medio ambiente .
- d) Declaración Ministerial en educación y sensibilización , en la que todos los países se comprometen en promover una educación sobre el cuidado del medio ambiente.

➤ **Convenio sobre la diversidad biológica – 1992**

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

Su objetivo principal es incitar medidas que conduzcan a un futuro sostenible, lo cual comprende la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos Por ende, este es un acuerdo social entre Estados

que impulsa la regulación de conductas de los agentes económicos y que permita la aplicación de los impuestos ambientales para la consecución de dicho fin.

➤ **Protocolo de Kioto**

Según la Organización de las Naciones Unidas (2020) el 11 de diciembre de 1997 países industrializados reunidos en la ciudad de Kioto se comprometieron a ejecutar medidas para disminuir los gases de efecto invernadero, pactando en reducir en 5% las emisiones contaminantes entre estos el dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O), además de gases industriales fluorados como el hidrofluorocarbonos(HFC), perfluorocarbonos(PFC) y hexafluoruro(SF₆) entre los años 2008 al 2012, este acuerdo entra en vigencia el 16 de febrero del 2005.

b) **Experiencia Internacional: Impuestos Ambiental**

En esta investigación analizaremos cual es la percepción que tienen los representantes de las Municipalidad Provincial de Cajamarca sobre la implementación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular, por ellos es importante analizar la experiencia que tienen otros países los cuales ya tienen aplicado este impuesto, la finalidad de estudiarlos y analizarlos es de conocer su estructura jurídica y tributaria para así poder explicar a los representantes de la Municipalidad Provincial de

Cajamarca y poder así saber cual es su opinión y ver la posibilidad de poder implementarlo en nuestra país.

➤ **Ecuador – Impuesto Vehicular a la contaminación ambiental**

En la republica del Ecuador se creo la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado en el año 2011 capitulo I.

Su objetivo es el reducir las emisiones contaminadoras de vehiculos motorizados de trasporte terrestre. Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion Ingresos del Estado Verde (2011)

- Objeto imponible: Este impuesto grava la contaminacion vehicular ambiental, producida por el uso de vehiculos motorizados .Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion Ingresos del Estado Verde (2011).
- Hecho generador: Es la contaminación que se produce a diario por los vehiculos motorizados de transporte terrestre. Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion Ingresos del Estado Verde (2011).
- Sujeto activo: Es el estado ecuatoriano, ya que el será el administrador a través del su Servicio de Rentas Internas. Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion Ingresos del Estado Verde (2011).
- Sujeto pasivo: Todo aquel poseedor de un vehiculo motorizado de transporte terrestre .Ley de Fomento

Ambiental y Optimización Ingresos del Estado Verde (2011).

- Exenciones: Los vehículos exonerados son los que pertenecen a las entidades públicas, los vehículos que transportan pasajeros públicos, vehículos de transporte de escolares y taxis, vehículos destinados para uso y traslado de personas con discapacidad y por último los vehículos que se consideren clásicos. Ley de Fomento Ambiental y Optimización Ingresos del Estado Verde (2011).
- Base imponible y tarifa : Este impuesto se basa en el cilindraje del motor de cada vehículo, todo representado en centímetros cúbicos al que se le multiplicaran las tarifas del siguiente cuadro.

Tabla 1: Base Imponible del IACV

Base Imponible del IACV		
Nº	Tramo cilindraje - Automóviles y motocicletas	\$/cc
1	Menor a 1500 cc.	0
2	1501 - 2000 cc.	0.08
3	2001 - 2500 cc.	0.09
4	2501 - 3000 cc.	0.11
5	3001 - 3500 cc.	0.12
6	3501 - 4000 cc.	0.24
7	Más de 4000 cc.	0.35

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

Fuente: (ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado 2011)

➤ **Colombia – Impuesto al carbono**

Aristizabál, González (2019), en su investigación mencionan que:

Colombia tras aceptar y firmar el acuerdo de las partes celebrada en la ciudad de París en el año 2015 de mantener el aumento de la temperatura global muy por debajo de los 2 grados centígrados y hacer esfuerzos varios para no superar los 1.5 grados centígrados comenzó lo antes posible a cumplir su promesa por lo que el gobierno de este País decidió implementar el impuesto al carbono el cual es un mecanismo que pretende modificar los patrones de conducta sobre el consumo de combustible fósiles de los contribuyentes y también de ese modo recaudar ingresos para la nación.

Sin embargo en la ley 1819- Artículo 221 se mencionan otras medidas del impuesto nacional al carbono que radica en el pago que se debe cumplir por contaminar el ambiente con los gases provenientes de la combustión de gasolina , ACPM (Petrodiésel), kerosene, Jet Fuel, Fuel Oil y Gas Natural.

a) Ley 1819 – Artículo 221/ 2016

El Impuesto al carbono es un tributo que incurre sobre el contenido de carbono de todos los combustibles fósiles, incluyendo todos los derivados de petróleo y todos los tipos

de gas fósil que sean usados con fines energéticos, siempre y cuando sean usados para combustión.

- **Hecho Generador del impuesto al carbono:** Es la venta dentro del territorio nacional, retiro o importación para el consumo propio o para venta de combustibles fósiles, Tratándose de gas y de derivados de petróleo, el impuesto se genera de las ventas efectuadas por los productores, en la fecha de emisión de la factura
- **Sujeto Pasivo del impuesto al carbono:** Son aquellos que adquieren los combustibles fósiles de comprados o importador, o también el productor o importador que los utilice para consumo propio.

b) **Base gravable o tarifaria:** El Impuesto al Carbono tendrá una tarifa específica considerando el factor de emisión de dióxido de carbono (CO₂) y La tarifa corresponderá a quince mil pesos (\$15.000) por tonelada de CO₂.

c) **Destinación específica del impuesto nacional al carbono**

Lo recaudado del impuesto nacional al carbono será destinado al “fondo Colombia en Paz (FCP)”, estos recursos se presupuestarán en la sección del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual se repartirá de esta manera 25% al manejo de erosión costera, 5% al fortalecimiento del sistema nacional de áreas protegidas y el 70% restante se destinará a implementación del Acuerdo

Final para la Terminación del Conflicto Armado y la Construcción de una Paz Estable y Duradera con criterios de sostenibilidad ambiental.

Tabla 2: Base Gravable

Combustible Fósil	Unidad	Tarifa/ Unidad
Gas Natural	Metro Cúbico	29
Gas Licuado de Petróleo	Galón	95
Gasolina	Galón	135
Kerosene y Jet Fuel	Galón	148
ACPM	Galón	152
Fuel Oil	Galón	177

Fuente: (Ley 1819, artículo 221, 2016)

2.3. Definición de términos básicos

- a) **Acuerdos Internacionales:** Los acuerdos internacionales son aquellos que constituyen fundamentalmente un vínculo internacionales, establecido sobre un acuerdo de voluntades entre el derecho internacional y el acuerdo político (Ministerio de Economía y Finanzas 2020).
- b) **Análisis Costo-Beneficio:** El análisis costo-beneficio es un proceso en el cual se evalúan el costo y el beneficio que traerá una determinada producción o proyecto (Aguilera 2017).
- c) **Bases jurídicas:** Son las leyes y decretos constitucionales que avalan y hacen respetar el cuidado y la preservación del medio ambiente (Hernandez 2019).
- d) **Contaminación Ambiental:** Se denomina contaminación ambiental a la aparición en el ambiente de cualquier agente físico, químico o biológico

que puedan ser nocivos para la salud, seguridad o bienestar para la población, o a su vez que sean nocivos para la vida vegetal o animal (Ministerio del Ambiente 2016).

- e) **Externalidades:** Son las decisiones que toman las personas, empresas y hogares que pueden afectar a terceros (Helbling 2010).
- f) **Impuesto Ambiental Vehicular:** Es aquel que grava la contaminación producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre, el impuesto se grava sobre las personas propietarias de los vehículos (Almeida 2014).
- g) **Impuesto:** Es tributo el cual su cumplimiento no produce una contraprestación a favor del contribuyente (Ministerio de Economía y Finanzas 2020).
- h) **Principio contaminador- pagador:** Son una serie de externalidades con afectación al medio ambiente que conlleva una serie de gastos, los cuales deben internalizarse en la producción y no afectar a terceros (Hernandez 2019).
- i) **Tributo:** Prestación de dinero que el estado exige sobre la base de la capacidad contributiva de los sujetos para cubrir gastos que le demanden el acatamiento de sus fines (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria 2020).

2.4. Formulación de Hipótesis

Arias en el año 2006 citado por Huaccha & Hinostroza (2018) expresa que en las investigaciones descriptivas cuyos estudios son de medición de variables independientes, es decir que cada variable mide o analiza de manera autónoma la modificación de las características de un fenómeno, “no se formulan hipótesis”, no obstante, la presencia de las variables debe estar sobre entendida. Entonces siendo esta investigación de carácter descriptivo y al haber cumplido con las características antes mencionadas, no presentará hipótesis.

2.5. Operacionalización de Variables

Tabla 3: Operacionalización de variables

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	ITEMS	Instrumento
Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular	Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), impuesto creado para reducir la contaminación producto del uso vehicular Acíbar (2016).	Aspecto Económico (Calderón, Hugo, S/A)	Economía y contaminación ambiental	P1 y P2	Cuestionario de Encuesta
		Oliva, Nicolás y otros, (2011)	Análisis costo beneficio	P3 y P4	
			Teoría de las externalidades	P5 Y P6	
		Aspecto jurídico (Tarsitano, 2014) (Calderón, Hugo, S/A)	Finalidades del tributo	P7 Y P8	
			Principio contaminador pagador	P9 Y P10	
		Bases jurídicas para la implementación de un tributo ambiental en el Perú	P11 Y P12		
Aspecto social (Fernández Zabala, Pedro, 2016) (Ladrón de Guevara, Diana; Uribe, Cesar y otros, 2013)	Acuerdos Internacionales sobre la protección del medio ambiente	P13 Y P14			
Experiencia Internacional: Impuestos ambientales	P15 Y P16				

CAPÍTULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de Investigación

De acuerdo con Vara (2008) el presente trabajo de investigación es de tipo básico, ya que busca crear un nuevo conocimiento a través del diagnóstico de la recolección de datos y comparación de variable.

3.2. Diseño de Investigación

El presente trabajo de investigación es de diseño no experimental, ya que no se manipuló la variable durante el desarrollo de la investigación, se basó en la observación de sucesos tal y como se dan en su contexto normal, para luego poder analizarlos, Gómez (2006).

3.3. Área de Investigación

El área de Investigación está conformado por los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Cajamarca

3.4. Población

La población está conformado por los funcionarios público de la Municipalidad Provincial de Cajamarca los cuales son un total de 35 personas, dentro de este número de funcionarios públicos, están el alcalde provincial, teniente alcalde, trece regidores, gerente municipal , el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo urbano y territorial, el gerente y sub gerentes de la oficina de viabilidad y transporte, el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo económico , el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo social, el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo ambiental, y por último el director de la gerencia del instituto vial provincial.

3.5. Muestra

Se contara con una muestra, debido al número reducido de individuos que integran la población a encuestar, se aplicará el instrumento de investigación al 100% de ellos.

3.6. Tecnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

En esta investigación se utilizara el cuestionario de encuesta que consta de dieciseis preguntas las cuales proporcionaran obtener de manera adecuada la percepción que tiene los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Cajamarca del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

3.7. Tecnicas para el procesamiento y analisis de Datos

Hernandes, Fernandez & Baptista (2014) mencionan en su investigación que el procesar datos obtenidos de la población ya estudiada, ayuda a crear resultados los cuales se realizará el análisis según los objetivos propuestos en la investigación.

Es por ello que el procesamiento de datos se realizará con el programa Microsoft word y Excell 2016, en el cual se clasificará información, luego seran ordenadas en tablas las cuales permitiran interpretar y analizar cuidadosamente la información obtenida a travez del instrumento de investigación, obteniendo como resultados conclusiones y recomendaciones.

3.8.Aspectos éticos de la investigación

El aspecto ético de esta investigación basada en la seguridad de la recoleccion de datos y el respeto a la opinion de cada uno de los

participantes de esta tesis se ha tomado en cuenta los siguientes aspectos éticos.

- a) Respeto de la información brindada por parte de los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Cajamarca.
- b) Se asegura la veracidad de la información brindada en esta tesis.
- c) Responsabilidad de que con esta investigación se contribuya al mejor conocimiento acerca de el impuesto ambiental a la contaminación vehicular.
- d) Cuidando la salud de los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Cajamarca en este tiempo de pandemia, aplicando las encuestas virtualmente.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4. Presentación, análisis e interpretación de resultados

4.1. DATOS GENERALES DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA

La Municipalidad Provincial de Cajamarca con RUC 20143623042, es una institución pública que promueve el desarrollo y bienestar social de la localidad de cajamarca, ofrece servicios públicos básicos a la colectividad cajamarquina, gestiona el crecimiento ordenado, el mejoramiento de la infraestructura y cuida la salud de la ciudadanía promoviendo mejoras para el pueblo en cuanto a cuidado ambiental. Se encuentra ubicado en la Av. Alameda de los Incas, siendo el alcalde de la gestión 2019- 2022 el abogado Sr. Andres Villar Narro.

4.2. DATOS GENERALES DE LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS ENCUESTADOS

Los encuestados fueron funcionarios públicos de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, los cuales son un total de 35 persona, dentro de este número de funcionarios públicos, se encuentra el alcalde provincial, teniente alcalde, trece regidores, gerente municipal , el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo urbano y territorial, el gerente y sub gerentes de la oficina de viabilidad y transporte, el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo económico, el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo social, el gerente y sub gerentes de la oficina de desarrollo ambiental, y por y no menos importante el director de la gerencia del instituto vial provincial.

4.3. PERCEPCIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA

Para conseguir los resultados se proceso la información en el progama de excell 2016, esta información fue conseguida despues de aplicar un cuestionario para medir la percepción de la implemtación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en la Municipalidad Provincial de Cajamarca.

Seguidamente se muestran los resultados presentados en graficos, cada uno con análisis respectivo.

Tabla 4: Percepción de la Implementación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

PERCEPCIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR		RESULTADOS						
ITEM	DIMENSIÓN	Totalmente en desacuerdo	En Desacuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	TOTAL	
	Aspecto							
1	Económico	7%	13%	12%	21%	47%	100%	
	Aspecto							
2	Jurídico	12%	17%	8%	22%	41%	100%	
3	Aspecto Social	0%	0%	2%	14%	84%	100%	
PROMEDIO		6%	10%	7%	19%	57%	100%	

FUENTE: Elabadora por la autora

4.3.1. ASPECTO ECONÓMICO

Para poder medir el aspecto económico se formularon 6 preguntas con respecto a los indicadores de cada dimensión, con el propósito de cumplir con el primer objetivo de esta investigación, por lo cual analizaremos cada pregunta que se realizó.

Tabla 5: Resumen de resultados del aspecto económico

N°	ITEM	NI DE ACUERDO, NI DE ACUERDO				TOTALMENTE EN ACUERDO	TOTAL
		TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	DE ACUERDO		
1	Considero que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional	20%	28.57%	28.57%	17.14%	5.71%	100%
2	Considero que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado	0.00%	2.86%	2.86%	25.71%	68.57%	100%
3	Considero que los propietarios de los vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos, ya sea transporte privado o público	0.00%	0.00%	8.57%	25.71%	65.71%	100%
4	Considero que al no asumirse el costo por el daño al medio ambiente que generan los vehículos, debería cargar esta responsabilidad el estado peruano	0.00%	0.00%	2.86%	34.29%	62.86%	100%
5	Considero que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica	0.00%	0.00%	0.00%	20.00%	80.00%	100%
6	Considero que se tiene conocimiento de las externalidades positivas y negativas que genera el parque automotor en Cajamarca	22.86%	48.57%	25.71%	2.86%	0.00%	100%
PROMEDIO		7%	13%	11%	21%	47%	100%

a) Economía y Contaminación Ambiental

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para la dimensión economía y contaminación ambiental.

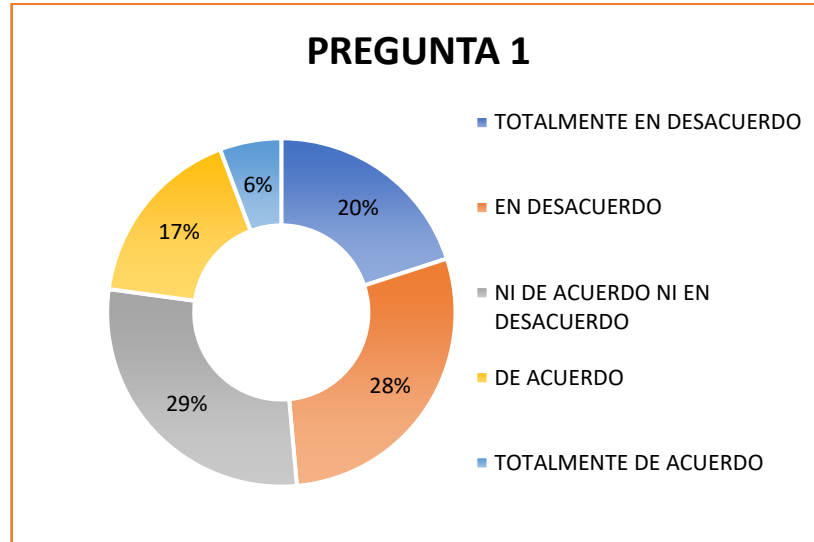


Figura N° 2 Considero que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional

En cuanto a esta primera pregunta el 29% de los funcionarios encuestados consideran que la contaminación atmosférica generada por los vehículos sí repercute en la economía nacional, mientras que un 6% no dice que no consideran que la contaminación atmosférica repercute en la economía nacional, esto nos quiere decir que la mayoría de encuestados considera que la contaminación atmosférica sí repercute en la economía nacional.

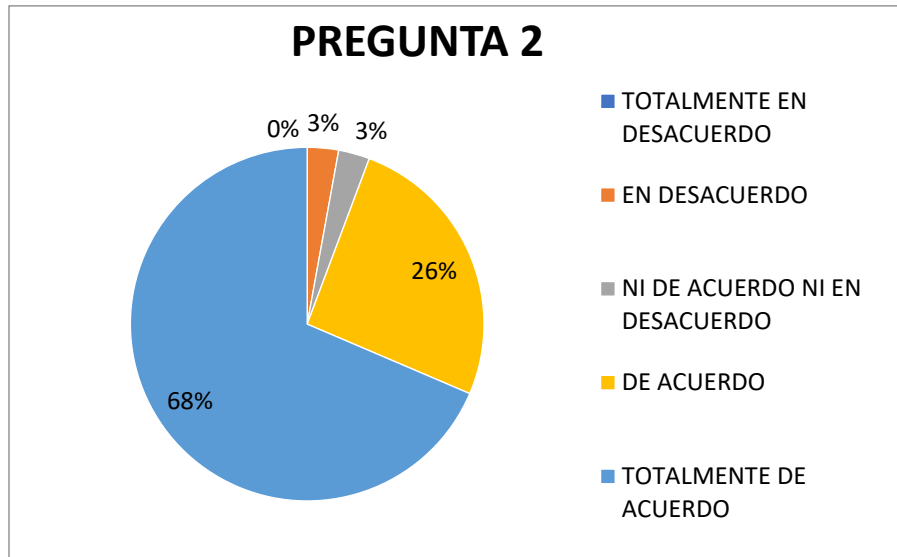


Figura N° 3 Considero que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado

En cuanto a este preguntan el resultado nos muestra que el 68% de la población encuestada, considera que es de suma urgencia asignar recursos para mitigar la contaminación que producen los gases de efecto invernadero que emanan los vehiculos ya sean de trasnporte público o privado, con este indicador se deduce que es de suma importancia implementar una medida que ayude a solucionar el problema de la emision de gases y su efecto negativo en la salud y el medio ambiente.

b) Análisis costo – Beneficio

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para la dimension de Análisis costo - beneficio

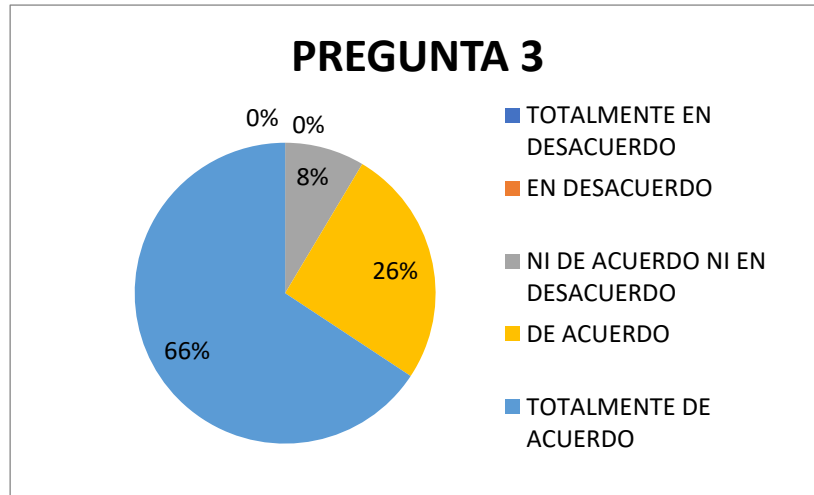


Figura N° 4 Considero que los propietarios de los vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus vehículos, ya sea transporte público o privado

Con respecto a esta pregunta el resultado nos muestra que el 66% de los entrevistados están totalmente de acuerdo con que los propietarios asuman el costo por contaminación que generan sus vehículos, por otro lado 8% considera que no están en acuerdo ni en desacuerdo con que se debería asumir o no el costo por contaminación generado por los vehículos, por lo que se concluye que los propietarios de los vehículos deberían asumir el costo por contaminación que generan sus vehículos y de este modo tomar conciencia sobre la contaminación que se produce y de esta manera

ellos tomen medida y tengan una mejor actitud con respecto a la contaminación.

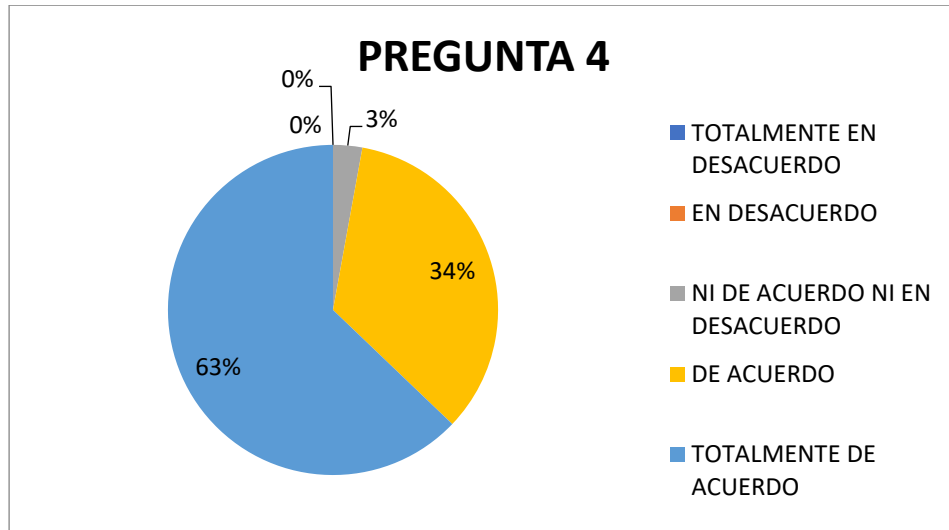


Figura N° 5 Considero que al no asumirse el costo por el daño al medio ambiente que generan los vehiculos, debería cargar esta responsabilidad el estado peruano

En cuanto a esta pregunta un 63 % de los funcionarios consideran que al no asumir el propietario el costo por el daño causado por contaminación de los vehiculos, quien debe asumir de forma inmediata debe ser el estado peruano, y así salvaguardar la salud de sus ciudadanos y cuidar el medio ambiente para de esta manera poder brindar calidad de vida a todo ser vivo dentro del territorio nacional.

c) Teoría de las externalidades

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para la dimensión teoría de las externalidades.

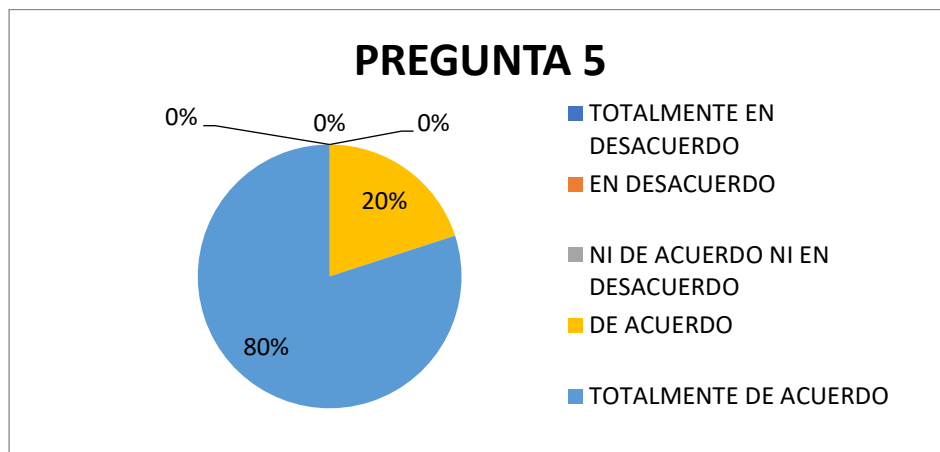


Figura N° 6 Considero que el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica

El 80% de los funcionarios considera que el parque automotor es uno de los agentes principales de la contaminación atmosférica, porque consideran que el parque automotor en Cajamarca ha aumentado considerablemente en los últimos años, además saben que existen muchos vehículos antiguos y sin mantenimiento que generan gases de efecto invernadero.

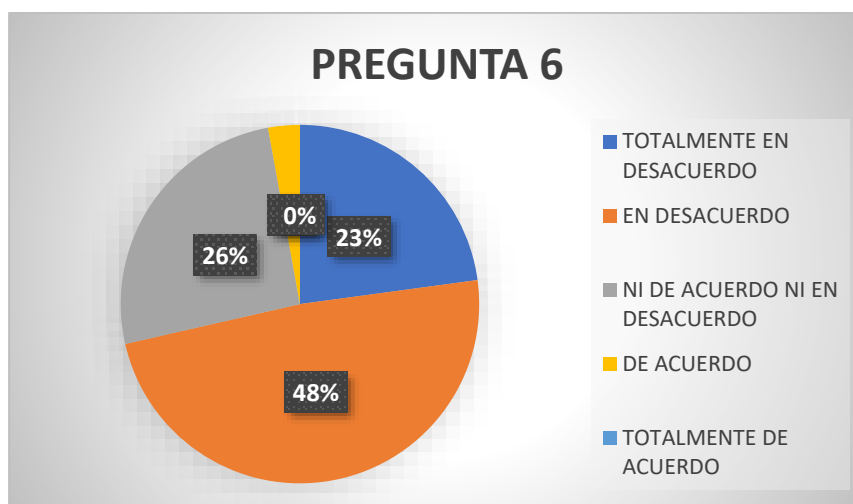


Figura N° 7 Considero que se tiene conocimiento de las externalidades positivas y genativas que genera el parque automotor en Cajamarca

El 48% no esta de acuerdo con que se conozca las externalidades negativas y positivas de que tiene el parque automotor en Cajamarca, mientras que un 23% esta en total desacuerdo con que conozca sobre estas externalidades, por lo que se concluye que no conocen que es una externalidad y que cosas positivas o negativas traiga el parque automotor para cajamarca.

4.3.2. ASPECTO JÚRDICO

Para poder medir el aspecto juridico se han formulado 6 preguntas de acuerdo a los indicadores, este ayudará a cumplir con el segundo objetivo de esta investigación .

Tabla 6: Resumen de resultados del Aspecto Jurídico

N° ITEM	TOTALMENTE EN EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NI DE ACUERDO, NI EN DESACUERDO	DE ACUERDO	TOTALMENTE EN ACUERDO	TOTAL	
7	Considero que se deberían destinar estos fondos recaudados por dicho Impuesto a la mitigación de la contaminación ambiental	0.00%	0.00%	0.00%	22.86%	77.14%	100%
8	Considero que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular debe tener un fin extra fiscal que radique en llamar a tomar conciencia en el tema medio ambiental.	17.14%	34.29%	14.29%	22.86%	11.43%	100%
9	Considero que quien contamina debe pagar	0.00%	0.00%	0.00%	22.86%	77.14%	100%
10	Considero que está bien que el costo de contaminación debe ser asumida por la colectividad en su conjunto y no por el generador de la contaminación	57.14%	37.14%	2.86%	2.86%	0.00%	100%
11	En el Perú, la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, respaldan a gozar de un ambiente sano, por ello, considero que la	0.00%	2.86%	2.86%	28.57%	65.71%	100%

imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable							
12	Considero que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país las cuales son la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica	0.00%	17.14%	11.43%	31.43%	40.00%	100%
PROMEDIO		12%	15%	5%	22%	45%	100%

a) Finalidades del tributo

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para el indicador finalidades del tributo.

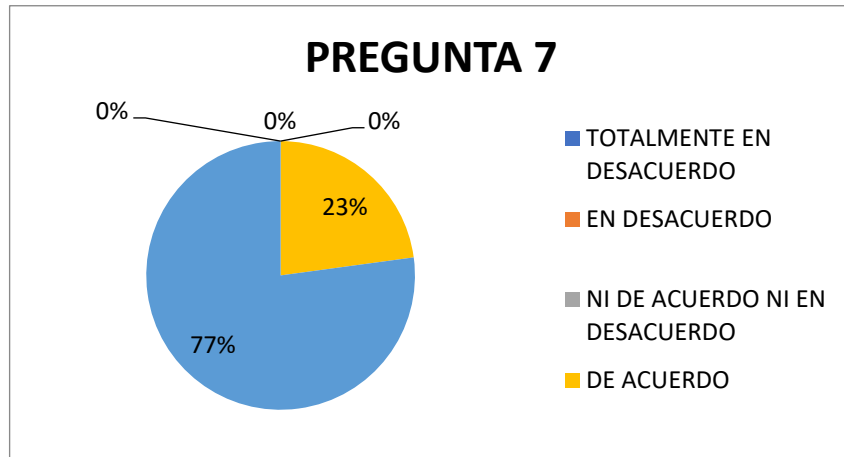


Figura N° 8 Considero que se deberían destinar estos fondos recaudados por dicho Impuesto a la mitigación de la contaminación ambiental

Para esta pregunta el 77% de la población encuestada está totalmente de acuerdo con que los fondos que se recaudan por medio de un impuesto ambiental sean derivados para la mitigación de la contaminación ambiental mientras que solo el 23% están solamente de acuerdo, por lo que concluimos que sería propicio invertir el dinero recaudado para la mitigación, mejoramiento y mantenimiento del medio ambiente.

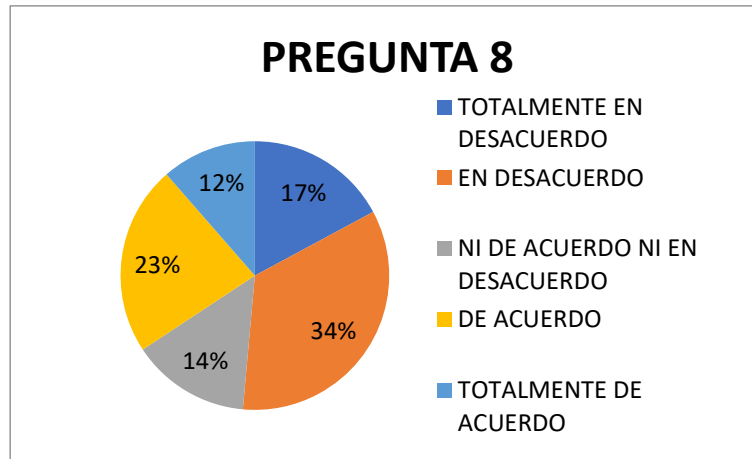


Figura N° 9 Considero que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular debe tener un fin extrafiscal ósea que sea solo para llamar a tomar conciencia en el tema medioambiental.

El 34% de la funcionarios encuestados consideran que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular no solo debe tener un fin extrafiscal, mientras que el 12% nos mencionan que solo debe servir para el llamado a la toma de conciencia sobre le tema medioambiental, por lo que podemos concluir que no solo debe tener un fin extrasfiscal si no tambien el pago respectivo por contaminar.

b) Principio contaminador – pagador

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para el indicador principio contaminador – pagador.

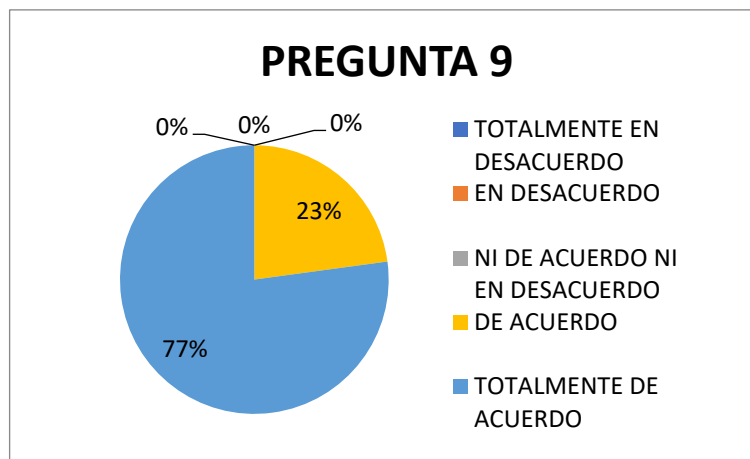


Figura N° 10 Considero que quien contamina debe pagar.

En cuanto a esta pregunta el 77% por ciento esta totalmente de acuerdo con que el que contamina debe pagar por la contaminación que realiza, mientras que el 23% solamente esta de acuerdo, por lo que concluimos que el 100% esta de acuerdo con el lema el que contamina debe pagar lo que el daño que le hace al medio ambiente y por lo tanto a todo ser vivo que habita en ella .

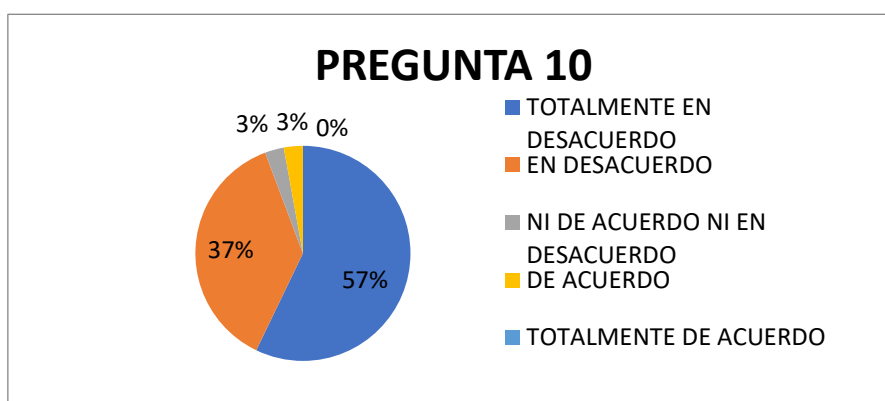


Figura N° 11 Considero que está bien que el costo de contaminación debe ser asumida por la colectividad en su conjunto y no por el generador de la contaminación

Para esta pregunta el 57 % está en total desacuerdo con que el costo por contaminar sea asumido por la colectividad en su conjunto, mientras que un 3% está de acuerdo con que el costo de contaminación sea asumido por la sociedad. Por lo que podemos concluir que el costo de contaminación debe ser asumido únicamente por el agente contaminador, ya que es el único responsable de este acto.

c) Bases jurídicas para la implementación de un tributo ambiental en el Perú

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para el indicador principio de bases jurídicas para la implementación de un tributo ambiental en el Perú.

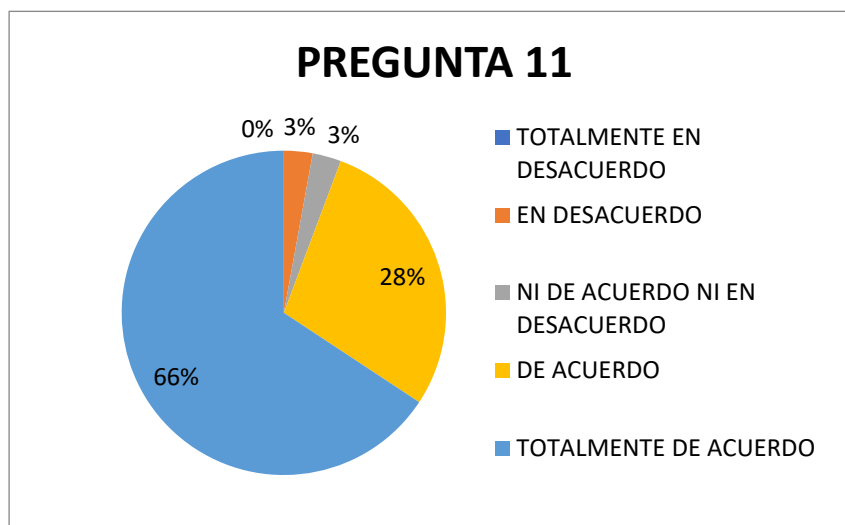


Figura N° 12 En el Perú, la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, respaldan a gozar de un ambiente sano, por ello,

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

El 66% de los funcionarios encuestados consideran que están totalmente de acuerdo con que si se podrían implantar un impuesto ambiental a la contaminación vehicular en el Perú, mientras que un 3% de esta población consideran que no sería viable, por lo que podemos concluir que la imposición de un impuesto ambiental en el Perú sería viable y respaldado por los funcionarios públicos expertos en tema ambiental.

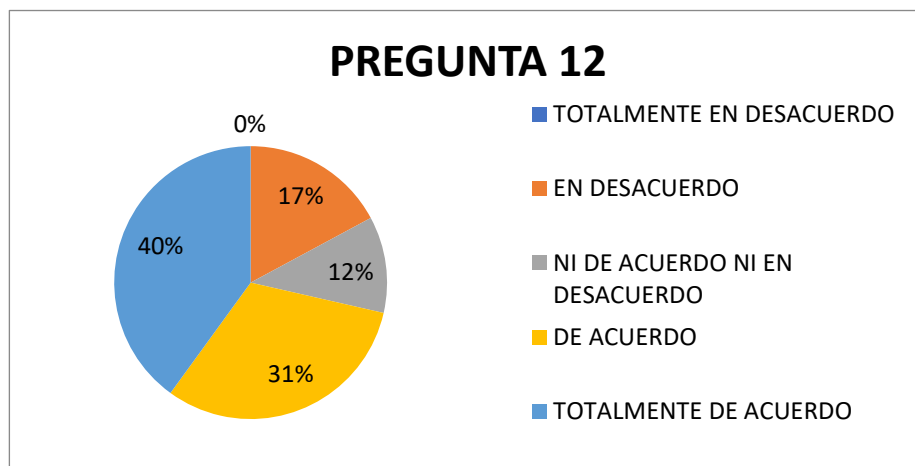


Figura N° 13 Considero que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país las cuales son la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica

En respuesta a esta pregunta el 40% de los encuestados mencionan que están totalmente de acuerdo con que las políticas de gestión ambiental que están implementadas en el País son de ayuda para la implementación de un nuevo impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que el 17% menciona que están en desacuerdo. Por lo que concluiremos que las políticas ambientales de este país sí están listas en temas jurídicos para la implementación de un nuevo impuesto ambiental.

4.3.3. ASPECTO SOCIAL

Para poder medir el aspecto social se formularon 4 preguntas con respecto a los indicadores de cada dimensión, con el propósito de cumplir con el tercer objetivo de esta investigación, por lo cual analizaremos cada pregunta que se realizó

Tabla 7: Resumen de resultados del aspecto social

N°	ITEM	TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NI DE ACUERDO, NI EN DESACUERDO	DE ACUERDO	TOTALMENTE EN ACUERDO	TOTAL
13	Conoce los acuerdos internacionales como la Conferencia de las Partes que se da año tras año con la finalidad de reducir los niveles de contaminación, y Perú es país suscrito a estos	0.00%	0.00%	0.00%	22.86%	77.14%	100%
14	Considero que Cajamarca es un departamento con altos niveles de contaminación atmosférica	0.00%	0.00%	2.86%	14.29%	82.86%	100%
15	Alrededor del mundo existen impuestos que gravan la contaminación, por ejemplo, en Ecuador un Impuesto Ambiental Vehicular, en Chile un Impuesto a las Áreas Verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, entonces, considero que el Perú debería de adoptar estas buenas prácticas.	0.00%	0.00%	2.86%	2.86%	94.29%	100%
16	Considero que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú, ya que somos un país con gran nivel de contaminación	0.00%	0.00%	0.00%	17.14%	82.86%	100%
PROMEDIO		0%	0%	1%	14%	84%	100%

Fuente: Elaborada por la autora

a) Acuerdos Internacionales sobre la protección del medio ambiente

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para el indicador acuerdos internacionales sobre la protección del medio ambiente.

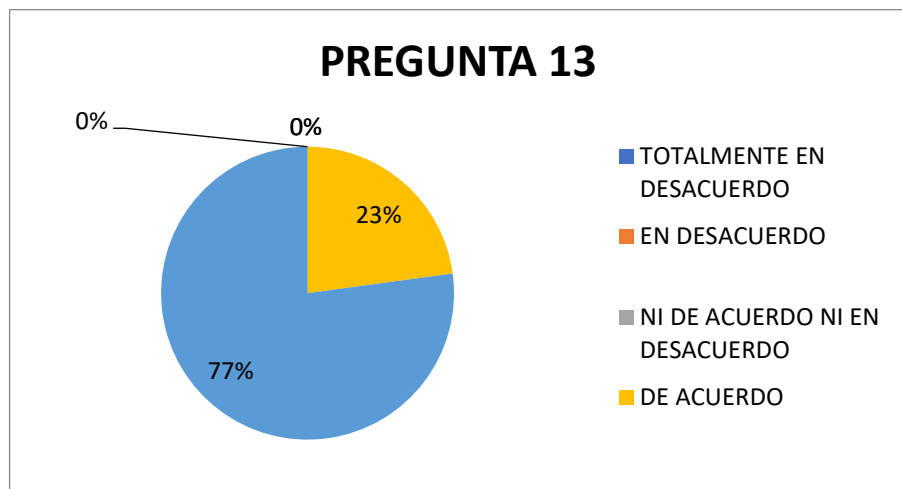


Figura N° 14 Conoce los acuerdos internacionales como la Conferencia de las Partes que se da año tras año con la finalidad de reducir los niveles de contaminación, y Perú es país suscrito a estos.

El 100% de los funcionarios encuestados conoce los acuerdos y decisiones que se tomaron a nivel internacional para mitigar y reducir el nivel de contaminación y saben a cuales el Perú esta suscrito.

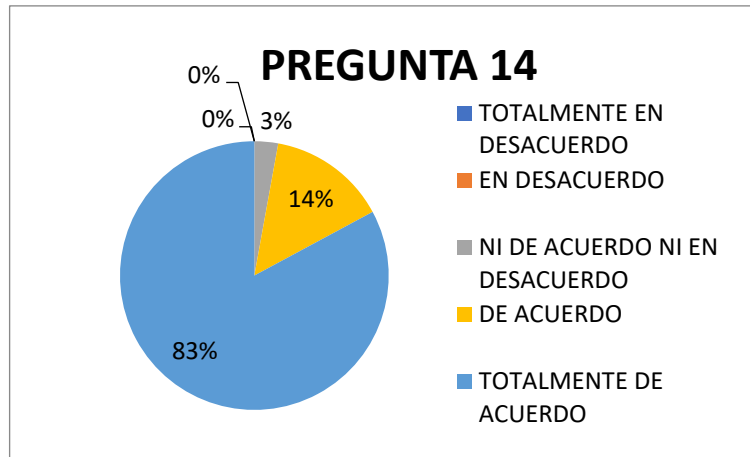


Figura N° 15 Considero que Cajamarca es un departamento con altos niveles de contaminación atmosférica

El 83% de encuestado están totalmente de acuerdo con que Cajamarca es un departamento con altos niveles de contaminación atmosférica, mientras que el 3% de ellos no está ni de acuerdo ni en desacuerdo. Por lo que se concluye que Cajamarca es un departamento con altos niveles de contaminación atmosférica y que las autoridades conocen la situación actual y pese a ello aún no existe ninguna normativa que ayude a mejorar esta situación.

b) Experiencia internacional sobre impuestos ambientales

Seguidamente se presentan los resultados y análisis de las preguntas formuladas para el indicador experiencia internacional sobre impuestos ambientales.

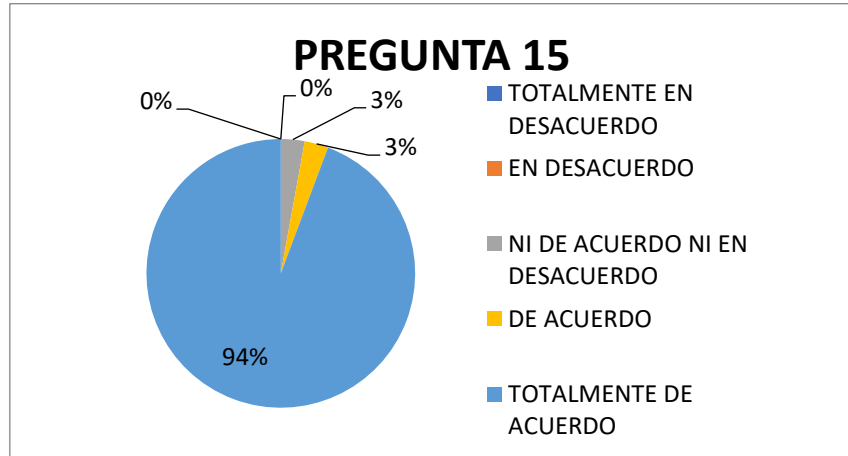


Figura N° 16 Alrededor del mundo existen impuestos que gravan la contaminación, por ejemplo, en Ecuador un Impuesto Ambiental Vehicular, en Chile un Impuesto a las Áreas Verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, entonces, considero que el Perú debería de adoptar estas buenas prácticas.

Para esta pregunta el 94% de encuestados esta totalmente de acuerdo con que deben adoptarse las medidas aplicadas en otros países vecinos con respecto al tema de impuestos ambientales.

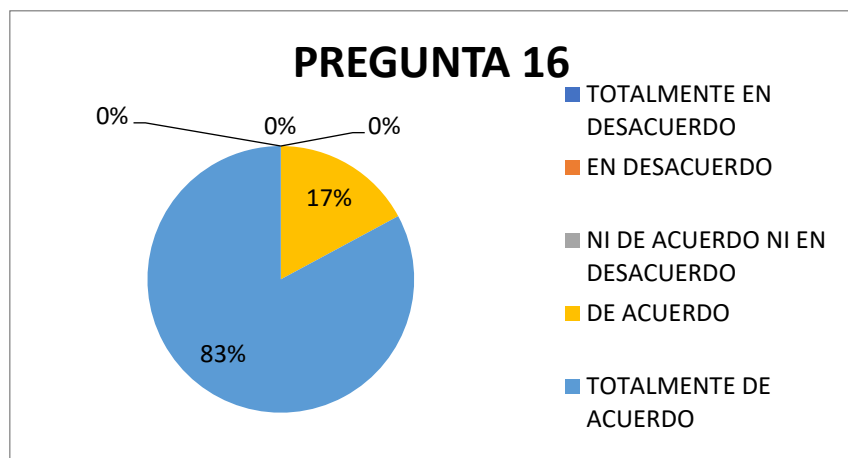


Figura N° 17 Considero que los impuestos ambientales serian de gran ayuda para el Perú, ya que somos un país con gran nivel de contaminación

El 84% respondió que esta totalmente de acuerdo que para reducir el gran nivel de contaminación ambiental deberían aplicarse normas como impuestos ambientales que regulen, mitiguen y hagan tomar conciencia del daño ocasionado al ambiente y a la población.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y

RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

- La percepción que tienen los funcionarios públicos de la Municipalidad de Cajamarca sobre la implementación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular es buena.
- En base a los resultados obtenidos y luego de haber revisado la bibliografía, se puede afirmar que los impuestos ambientales son propicios, eficaces y precisos para mitigar y reducir los gases contaminantes que emiten los vehículos, por lo tanto si se aplicaran darían resultados positivos en la actualidad y a futuro.
- Con respecto al aspecto económico, estos impuestos ambientales como instrumentos son eficaces para generalizar las externalidades, en esta investigación se ha visto que se ha reducido el desarrollo económico de los países por la pérdida prematura de las personas debido a problemas de salud ocasionados por la contaminación atmosférica y por lo tanto se pierde más de 5 billones de dólares en todo el mundo, es por este motivo que se necesita con urgencia el ingreso del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, aumento de esta manera la renta fiscal, la cual a su vez puede utilizarse para mejorar, prevenir y mitigar el impacto ambiental que tienen los gases que emiten los vehículos.
- Con respecto al aspecto jurídico la función extrafiscal del tributo es válida, ya que solo serviría para hacer tomar conciencia a los dueños de los vehículos, pero según los encuestados no solo debería tener este fin.

Segu el principio contaminador pagador quien contamine debe cargar con el coste por la contaminación que produce y en esto estan totalmente de acuerdo los encuestados.

Por otro lado la constitucion del Perú, la ley general del ambiente, la ley sobre la conservación respaldan para poder vivir en un ambiente sano y por eso tambien respaldan la implementación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

- Con respecto al aspecto social los impuestos ambientales tienen como objetivo primordial reducir la contaminación del aire, agua y suelo. De la misma manera mejorar la salud y las finanzas de la población. Perú forma parte de acuerdos internacionales como la COP21, el protocolo de kioto entre otros los cuales se acordaron mantener la temperatura por debajo de los 2 grados centígrados y realizar esfuerzos continuos para evitar que la contaminación aumente.

5.2. Recomendaciones.

- Los costos generados por las externalidades se deben buscar un mejor opción de solución como por ejemplo educación ambiental sobre los efectos colaterales y consecuencias de los gases contaminantes, un mejor control por parte de las autoridades responsables de mantener el aire y atmosfera en condiciones saludables para todos.
- Los impuestos ambientales vehiculares deben tener como proposito principal el incentivar a la población al cuidado del medio ambiente y de este modo educar y monitorear la mejora continua de la misma.

REFERENCIAS

Acquatella; Barcena (2005). *Política Fiscal y medio ambiente*. Santiago: Libros del CEPAL.

Aguilera, (2017). *El costo-beneficio como herramienta de decisión en la inversión en actividades científicas* El costo-beneficio como herramienta de decisión en la inversión en actividades científicas. La Habana, Cuba: Universidad de La Habana, Cuba.

Alcibar (2016). *Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular; Análisis*. QUITO: universidad andina simon bolivar.

Almeida (Noviembre de 2014). *Repositotio Cepal*. Obtenido de Repositotio Cepal:

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37433/S1420714_es.pdf

Ames (2015). *Iniciación al Derecho Ambiental*. Lima: Foro Juridico.

Aristizabál , González (2019). *Impuesto al Carbono en Colombia: Un mecanismo tributario contra el cambio climatico*. Chile: Instituto Tecnológico Metropolitano. Obtenido de

<https://revistas.udem.edu.co/index.php/economico/article/view/3065/2778>

Banco Mundial . (08 de Septiembre de 2016). *Banco Mundial*. Obtenido de Banco Mundial: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2016/09/08/air-pollution-deaths-cost-global-economy-225-billion>

Banco Mundial y Instituto de Metricas de Salud y Evaluación. (2016). *El costo de la contaminacion atmosférica*. Washington, DC: Disclosure .

Borrero (1996). *La tributacion ambiental en España*. Valencia - España: universitat de Valencia.

Calderon (S/A). Los Impuestos Ambientales. *Dialnet*, 3.

Canal (2017). *El Derecho ambiental en el sistema democartico peruano*. Leioa-España: Universidad del País Vasco .

Coase (Noviembre de 2011). *CIP-Ecosocial*. Obtenido de CIP-Ecosocial: <https://www.fuhem.es/media/ecosocial/File/Actualidad/2011/Coase.pdf>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe . (01 de julio de 1991). *repisitorio cepal*. Obtenido de repositorio cepal: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/18783/S9160902_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Concepcion (13 de OCTUBRE de 2017). *Peru 21*. Obtenido de Peru 21: <https://peru21.pe/peru/parque-vehicular-combustibles-son-grandes-responsables-contaminacion-senala-experto-380009-noticia/>

Constitución politica del Perú. (1993). *constitución politica del Perú*. Obtenido de constitución politica del Perú: <https://pdba.georgetown.edu/Parties/Peru/Leyes/constitucion.pdf>

COP20 - Ambición por la acción . (2014). *MINAM*. Obtenido de MINAM .

De la Maza y otros. (2014). Instrumentos economicos para la gestion de la calidad del aire : Aplicacion de impuestos y permisos de emision en Chile. *Estudios Publicos* 135, 13.

De oro (01 de Octubre de 2005). *Gestipolis*. Obtenido de Gestipolis:
<https://www.gestipolis.com/responsabilidad-administrativa-ambiental/>

DECRETO SUPREMO N° 156-2004-EF. (03 de febrero de 2004). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Ministerio de economía y Finanzas :
<https://www.mef.gob.pe/es/tabla-impuesto-vehicular/45-tributos/tabla-impuesto-vehicular/1758-decreto-supremo-no-156-2004-ef>

Díaz de Rada (2001). *Diseño y elaboración de cuestionarios para la investigación comercial*. Madrid : ESIC Editorial.

Encinas (2011). *Medio Ambiente y Contaminación Principios Básicos*. addi.

Escalante y Catalan (2005). *Economía Ambiental*. Mexico: Universidad Autónoma de Mexico.

Fernandez (2016). *Impuestos Verdes en Mercados Regalados, Aplicación de un impuesto a las emisiones en el sistema eléctrico chileno*. . Santiago de Chile: Universidad de Chile.

Flores (14 de 01 de 2015). *Ecoparatodos*. Obtenido de Ecoparatodos:
<https://ecoparatodos.wordpress.com/2015/01/14/principio-contaminador-pagador/>

García (30 de marzo de 2017). *CIEP (Centro de investigación económica y presupuestaria)*. Obtenido de CIEP (Centro de investigación económica y presupuestaria): <https://ciep.mx/impuestos-ambientales-explicacion-ejemplos-y-utilidad/>

Garcias (26 de Octubre de 2018). *Sage Advice*. Obtenido de Sage Advice:
<https://www.sage.com/es-es/blog/que-es-una-deuda-tributaria-y-cuando-prescribe/>

Gómez (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Argentina: Brujas.

González (2010). *El tributo*. Valencia - España: Universidad Jaume I. Castellón.
Obtenido de http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/22736/C05_Derecho_Tributario_Tema%201.pdf?sequence=1&isAllowed=y

GRAÑA, J. (04 de NOVIEMBRE de 2018). *EL COMERCIO*. Obtenido de EL COMERCIO: <https://elcomercio.pe/economia/opinion/basura-jaime-grana-reciclaje-contaminacion-ambiental-peru-lima-opinion-noticia-574111-noticia/>

Helbling (2010). *Finanzas y Desarrollo*. Obtenido de Finanzas y Desarrollo:
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2010/12/pdf/basics.pdf>

Henriquez (07 de Julio de 2020). *Impuesto Pigouviano*. Obtenido de Impuesto Pigouviano:
<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/147168/Impuesto-pigouviano.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hernandes , Fernandez & Baptista (2014). *Metodología de la Investigación*. México D.F: Mc Graw Hill Education .

Hernandez (2019). *Fundamento para la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los países de la región andina en el distrito de Cajamarca 2019*. Cajamarca : Universidad Nacional de Cajamarca.

Hernandez (2019). *Fundamentación para la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular comparado en los países de la región andina en el distrito de Cajamarca 2019*. Cajamarca: Universidad Nacional de Cajamarca.

Hospinal (2017). *Propuesta de aplicacion de tributacion ambiental como medida para la reduccion de la contaminacion realizada por el parque automotor Tacna 2013-2014*. Tacna: Universidad Privada de Tacna.

Huaccha & Urrutia (2018). *Nivel de fidelización de los pacientes de la clínica San Lorenzo S.R.L. en la ciudad de Cajamarca, 2018*. Cajamarca: Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo.

Labamdeira ; León y Vasquez (2007). *Economía Ambiental*. Madrid, España: Pearson educacion s.a. Obtenido de Economía Ambiental.

Ladron de Guevara ;Uribe y otros. (2013). *Memorias del Foro : Impuestos verde. Memorias del Foro : Impuestos verde, 37*.

Lázaro (2017). *La funcion extrafiscal del tributo y el análisis económico del derecho*. Lima: Universidad del Pacifico. Obtenido de https://www.up.edu.pe/UP_Landing/alcde2017/papers/28-Lafuncion-extrafiscal-tributo-analisis-economico.pdf

Ley 26839 - Ley sobre la conservación y aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica. (1997). *MINAM*. Obtenido de MINAN:

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

Ley de Fomento Ambiental y Optimización Ingresos del Estado Verde. (05 de Agosto de 2011). *Servicio de rentas internas del Ecuador*. Obtenido de Servicio de rentas internas del Ecuador: file:///C:/Users/ESTEFANY/Downloads/LEY%20DE%20FOMENTO%20AMBIENTAL%20Y%20OPTIMIZACION%20DE%20LOSINGRESOS%20DEL%20ESTADO%20S583_20111124.pdf

Ley General del Ambiente N°28611. (15 de 10 de 2005). *MINAM*. Obtenido de MINAM.

Ministerio de Economía y Finanzas. (10 de 07 de 2020). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.mef.gob.pe/es/definiciones-sp-29334>

Ministerio del Ambiente. (Noviembre de 2016). *Ministerio del Ambiente*. Obtenido de Ministerio del Ambiente: <http://www.minam.gob.pe/educacion/wp-content/uploads/sites/20/2017/02/Publicaciones-1.-Texto-de-consulta-M%C3%B3dulo-1-1.pdf>

Moreno y Chaparro (Mayo de 2008). *repositorio cepal*. Obtenido de repositorio cepal: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6332/S0800300_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Narciso ; Cuba (2012). *Informe nacional del estado del ambiente del 2009-2011*. Lima: Super Grafica EIRL.

Organización de las Naciones Unidas. (4 de Marzo de 2019). *Noticias ONU*. Obtenido de Noticias ONU: <https://news.un.org/es/story/2019/03/1452171>

Organización de las Naciones Unidas. (31 de Julio de 2020). *Sistema Nacional de Información Ambiental*. Obtenido de Sistema Nacional de Información Ambiental: <https://sinia.minam.gob.pe/normas/protocolo-kyoto-convencion-marco-las-naciones-unidas-cambio-climatico>

Organizacion Mundial de la Salud. (02 de MAYO de 2018). *Organizacion Mundial de la Salud*. Obtenido de Organizacion Mundial de la Salud : [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Organizmo de las Naciones Unidas. (14 de Diciembre de 2015). *United Nations climate change*. Obtenido de United Nations climate change: <https://unfccc.int/es/news/final-cop21>

Paco (2018). *Impuesto municipal a la contaminacion ambiental de vehiculos automotores , caso La Paz*. Bolivia: Universidad Mayor de San Andres.

Pitrione (2014). Definiendo los Impuestos Ambientales. *Aportes desde el Tribunal de Justicia de la Unión Europea*, 80.

Revista Cubana de Higiene y Epidemiologia. (2006). La contaminacion del aire :su repercursion como problema de salud. *Revista cubana de higiene y epidemiologia*, 1.

Rozo (2003). Las funciones extrafiscales del tributo a propósito de la tributación medioambiental en el ordenamiento jurídico colombiano . *Revista de Derecho* , 2.

Sabaini, Jimenez y Martner (2017). *Concesos y conflictos en la política tributaria de América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.

Salassa (2016). *Tributos ambientales: La aplicacion coordinada de los principios quien contamina paga y de capacidad contributiva*. Argentina: Universidad Nacional de Córdoba.

Santos (2019). *Estudio de los tributos ambientales en los paises de la OCDE , con especial énfasis en la implementacion en el Perú*. Arequipa: Universidad Tecnológica del Perú.

Servicio de Rentas Internas del Ecuador. (02 de Marzo de 2020). *Servicio de Rentas Internas del Ecuador*. Obtenido de Servicio de Rentas Internas del Ecuador: <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-ambiental-a-la-contaminacion-vehicular1>

Sevilla (26 de Junio de 2020). *economipedia*. Obtenido de economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/hecho-imponible.html>

Sistema Nacional de Informacion Ambiental. (2016). *Indicador: Vehiculos por cada mil habitantes*. Lima: Sistema Nacional de Informacion Ambiental.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (10 de 07 de 2020). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de Superintendencia Nacional de Aduanas y de

Administración

Tributaria:

http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/sistematributario_entiende.html

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (15 de Julio de 2020). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración

Tributaria:

<https://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/impuesto-general-a-las-ventas-y-selectivo-al-consumo/impuesto-general-a-las-ventas-igv-empresas/3109-05-calculo-del-impuesto#:~:text=Base%20Imponible%3A,prestaci%C3%B3n%20o%20utilizaci%C3%B3n%20de%2>

Tarsitano, A. (2014). Aspectos Juridicos de la imposicion ambiental. *Revista* 57, 17.

Vara(2008). *Administracion USMP*. Obtenido de Administracion USMP: <https://www.administracion.usmp.edu.pe/investigacion/files/7-PASOS-PARA-UNA-TESIS-EXITOSA-Desde-la-idea-inicial-hasta-la-sustentaci%C3%B3n.pdf>

Vázquez (15 de Julio de 2020). *Economipedia*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/analisis-costebeneficio.html>

Vázquez (Diciembre de 2014). *Externalidades y Medio Ambiente*. Obtenido de Externalidades y Medio Ambiente: https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/38541010/Externalidades_y_Medioamb

iente_-_EUMED.pdf?1440246954=&response-content-
disposition=inline%3B+filename%3DExternalidades_y_medioambiente.pdf&
Expires=1593724547&Signature=UOo3qWN39VpJRifOEWX3mrcGrvNqOT
hFK8aBjCW

Verona (10 de Julio de 2019). *Grupo Verona*. Obtenido de Grupo Verona:
<https://grupoverona.pe/el-devengo-tributario/>

Villegas (1990). *Curso de finanzas, derecho* . Buenos Aires .

Westreicher (28 de Agosto de 2020). *Economipedia*. Obtenido de
Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/metodo-deductivo.html>

Yacolca (2009). *Derecho tribuario ambiental*. Lima: Grijley.

Yepes y De los Rios (2017). *Determinacion de la recaudacion de los impuestos
municipales*. Córdoba- Argentina: MEF(Miniesterio de Economia y Finanzas).

ANEXOS



Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo Facultad de
Ciencias Empresariales y Administrativas Carrera Profesional de
Contabilidad y Finanzas

Cuestionario para Medir la Percepción de la Implementación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca – 2020

OBEJTIVO:

- Determinar la percepción del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2020

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

I. Datos Generales

Nombre y Apellido:

Cargo:

Área :

II. Preguntas Generales

Leyenda:

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

ASPECTO ECONÓMICO		1	2	3	4	5
3	Considera que la contaminación atmosférica generada por los vehículos repercute en la economía nacional.					
4	Considera usted que es necesario asignar recursos para mitigar los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de transporte público y privado.					
5	Considera usted que los propietarios de los vehículos deben asumir el costo por la contaminación que generan sus					
6	Considera usted que al no asumirse el costo por el daño al medio ambiente que generan los vehículos, debería cargar esta responsabilidad el estado peruano.					
7	Considera usted que el parque el parque automotor es uno de los agentes principales de contaminación atmosférica.					
8	Considera usted que se tiene conocimiento de las externalidades positivas y negativas que genera el parque automotor en Cajamarca.					
ASPECTO JURÍDICO						
9	Cree usted que se deberían destinar estos fondos recaudados por dicho Impuesto a la mitigación de la contaminación					
10	Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular debe tener un fin extrafiscal ósea que sea solo para llamar a tomar conciencia en el tema medioambiental.					
11	Cree usted que quien contamina debe pagar.					
12	Cree usted que el costo de contaminación debe ser asumido por la colectividad en su conjunto y no por el generador de la contaminación.					
13	En el Perú, la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, respaldan a gozar de un ambiente sano, por ello , cree que la imposición de un Impuesto Ambiental Vehicular en nuestro país sería viable.					
14	Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular va de la mano con las leyes en materia de gestión ambiental que tenemos en el país las cuales son la Constitución Política del Perú, la Ley General del Ambiente, y la Ley sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica					
ASPECTO SOCIAL						
15	Conoce usted los acuerdos internacionales como la Conferencia de las Partes que se da año tras año con la finalidad de reducir los niveles de contaminación, y que el Perú es un país suscrito a estos.					
16	Cree usted que Cajamarca es un distrito con altos niveles de contaminación atmosférica					
17	Alrededor del mundo existen impuestos que gravan la contaminación, por ejemplo, en Ecuador un Impuesto Ambiental Vehicular, en Chile un Impuesto a las Áreas Verdes, que grava la contaminación emitida de humo al aire, entonces, ¿Usted, cree que el Perú debería de adoptar estas					
18	Cree usted que los impuestos ambientales serían de gran ayuda para el Perú, ya que somos un país con gran nivel de contaminación.					

ANEXO 2

PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHÍCULAR EN LA CIUDAD DE CAJAMARCA EN EL AÑO 2020

I. INTRODUCCIÓN

En Cajamarca al igual que en todo el país el crecimiento sin control alguno del parque automotor es grande pues según datos del Sistema Nacional de Información Ambiental (2016), en el año 2009 existían solo 14.12 vehículos motorizados por cada mil habitantes ya en el año 2016 la cifra aumentó considerablemente existiendo ya 16.26 autos por cada mil habitantes, por lo tanto de la misma manera que aumenta el parque automotor aumenta también la contaminación generada por los gases contaminantes que emiten estos vehículos.

Luego de analizar la información de la percepción que se tiene sobre la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, el aspecto económico, aspecto jurídico y el aspecto social de la misma y teniendo en cuenta el caso de países vecinos se tiene como propuesto lo siguiente:

II. OBJETIVO

El objetivo de la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular es el de recaudar fondos para mitigar el impacto de la contaminación atmosférica y concientizar a los dueños de los vehículos sobre el daño ambiental que estos causan.

III. **PROPUESTA**

TITULO 1

IMPUESTO MUNICIPAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IMCV)

CAPITULO I

Disposiciones Generales

El Impuesto de este Título es de dominio exclusivo del Municipal Provincial de Cajamarca . La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria fiscalizará la correcta aplicación de este impuesto, pudiendo intervenir para asegurar la eficacia del proceso recaudatorio.

Artículo 1.- Finalidad el Impuesto

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular tiene como finalidad regular y concientizar sobre las emisiones de gases contaminantes emitidas por los vehículos que circulan por toda la ciudad de Cajamarca.

Artículo 2.- Objeto imponible

Este impuesto Grava las emisiones de gases contaminantes que son emitidos por los vehículos motorizados que se muevan dentro de la ciudad cajamarquina.

Artículo 3.- Hecho imponible

Las emisiones al aire de material particulado (MP), óxido de nitrógeno (NOx), dióxido de azufre (SO2) y dióxido de carbono (CO2).

Artículo 4.- Sujeto activo

El sujeto activo es el estado Peruano ya que el lo suministrará mediante la SUNAT (Super Intendencia Nacional de Aduanas y Administración tributaria)

Artículo 5.- Sujeto pasivo

Serán las personas jurídicas, naturales y las sociedades que sean propietarios de vehículos automotores de transportes terrestres que se encuentren registrados en SUNARP (Superintendencia Nacional De Registros Públicos).

Artículo 6.- Responsabilidad solidaria

Serán aquellos adquirentes de vehículos cuyos dueños anteriores no hayan cumplido con el pago por más de un año del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, por el cual se hará responsable del pago de la obligación tributaria.

Artículo 7.- Base imponible y tarifa

La base imponible de este impuesto se dará en función al cilindraje expresado en centímetros cúbicos y a los años de antigüedad de los vehículos a los que se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla .

Tramo cilindraje	Porcentajes por Aplicar
Menor a 1.500CC.	0%
1.501 – 2.000 CC.	2%
2.001 – 2.500 CC.	4%
2.501 - 3.000 CC.	6%
3.001 - 3.500 CC.	8 %
Más de 4.000 CC.	10%

Tramo de Antigüedad (años) - Automóviles	Factor de ajuste
0 a 5 años	0%
5 a 10 años	5%
11 a 15 años	10%
16 a 20 años	15%
Mayor a 20 años	20%

Fórmula para la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular

$$\text{IACV} = [(b - 950) t] (1+FA)$$

Donde:

b : Base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

t: Valor de imposición específica

FA: Factor de ajuste

**** Ejemplo de Aplicación**

Tendremos como ejemplo un Toyota Hilux , del año 2013 con cilindraje de 2.4 cc
(2400 centrimetros cubicos)

En “b” se reemplazará con el cilindraje del vehiculo, “t” por el valor designado en la tabla según el rango en el que se encuentre nuestro cilindraje y por último “FA” en base a los años buscaremos en la tabla que porcentaje que se usará

$$\text{IACV: } [(2400 - 950) 0.04] (1+0.05)$$

$$[1450.0.04] (1+0.05)$$

$$58 (1.05)$$

$$60.90$$

Artículo 8.- Nacimiento de la obligación tributaria

El nacimiento de la obligación tributaria se dará cuando se produzcan la emisión de gases contaminantes emitidos por los vehículos que circulen por la ciudad de Cajamarca.

Artículo 9.- Fecha de pago

Este impuesto vencerá anualmente y se cancelará al momento de otorgar el certificado de revisión técnica del vehículo, para que así puede seguir circulando con los permisos respectivos.

Artículo 10.- Destino de fondos recaudados

Lo recaudado por este impuesto, será destinados al cuidado y mantenimiento de áreas protegidas, así como a la concientización acerca del cuidado medioambiental y contaminación ambiental.

IV. PROYECCIÓN DE RECAUDACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL IMPUESTO MUNICIPAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

SIMULACIÓN

Impuesto Municipal a La Contaminación Vehicular

VEHÍCULOS	CILINDRAJE	AÑO DE ANTIGÜEDAD	PORCENTAJE	FACTOR DE AJUSTE POR AÑOS DE ANTIGÜEDAD	TOTAL	CANTIDAD DE UNI. MOTORIZADAS	TOTAL, DE GANANCIAS APROX.
TAXIS TOYOTA YARIS	1300	2010	0%	5%	S/ 0	3054	S/ 0
MOTOTAXIS	2360	2013	4%	5%	S/ 59.22	7168	S/ 424,488.96
COMBI TOYOTA HICE	2800	2009	6%	10%	S/ 122.10	1172	S/ 143,101.20
TOTAL					S/ 181.32		S/ 567,590.16

FUENTE: Según el informe N°044- 2018-LRLA