

UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS



PROPUESTA DE APLICACIÓN DE TRIBUTACION
AMBIENTAL COMO MEDIDA PARA LA REDUCCIÓN DE
LA CONTAMINACIÓN REALIZADA POR EL PARQUE
AUTOMOTOR TACNA 2013 – 2014

**Tesis para optar Título Profesional de Contador Público con mención en
Auditoría**

Presentado por:

Bach. Sergio Aaron Hospinal Vargas

TACNA – PERÚ

2017

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi mamá y hermana que sin ellas nunca hubiera podido terminar mi carrera y convertirme en la persona que soy hoy.

Agradezco a mi tía Sylvia que con su ayuda desinteresada me ha permitido llegar más lejos y abre paso a nuevas oportunidades.

A mi enamorada y amigos que con su apoyo y constante empujo a mejorar me han hecho una mejor persona.

Y a mis profesores por sus enseñanzas y amistades que me han dado.

DEDICATORIA

A mi tía Sylvia por su constante apoyo y ayuda, dándome una razón para salir adelante y por las puertas que me abre para poder crecer más.

RESUMEN

La presente investigación titulada “PROPUESTA DE APLICACIÓN DE TRIBUTACION AMBIENTAL COMO MEDIDA PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN REALIZADA POR EL PARQUE AUTOMOTOR TACNA 2013 – 2014” está orientada a determinar la incidencia que ocurre entre la Tributación ambiental y la contaminación del parque automotor de la ciudad de Tacna. La hipótesis que se ha formulado es la siguiente: La aplicación de la Tributación Ambiental reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 – 2014. La investigación es de carácter longitudinal y se midió mediante encuestas a la población de Tacna que contara con un vehículo.

Los resultados obtenidos permiten establecer la influencia entre la tributación ambiental y la contaminación en la ciudad de Tacna, y sobre como su población reaccionaria a estas medidas fiscales.

Palabras claves: Impuestos ambientales, NOx, Tributos, Impuestos Pigouvianos, Instrumentos económicos.

ABSTRACT

The present research entitled "PROPOSAL FOR THE APPLICATION OF ENVIRONMENTAL TAXATION AS A MEASURE FOR POLLUTION REDUCTION CARRIED OUT BY TACNA AUTOMOTIVE PARK 2013 - 2014" is aimed at determining the incidence that occurs between environmental taxation and pollution of the city's motor vehicle fleet of Tacna. The hypothesis that has been formulated is the following: The application of Environmental Taxation will reduce the level of contamination carried out by the motor vehicle of Tacna 2013 - 2014. The investigation is of longitudinal character and was measured by means of surveys to the population of Tacna that counted with a vehicle.

The results obtained allow to establish the influence between environmental taxation and pollution in the city of Tacna, and on how its population reactionary to these fiscal measures.

Key words: Environmental taxes, NOx, Taxes, Pigouvian taxes, Economic instruments.

INDICE

CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15
1.1. Identificación y determinación del problema.....	15
1.2. Formulación del problema.....	15
1.2.1. Problema Principal	15
1.2.2. Problemas Específicos	15
1.3. Objetivos de la Investigación	16
1.3.1. Objetivo General	16
1.3.2. Objetivos Específicos.....	16
1.4. Importancia y alcances de la investigación	16
1.4.1. Importancia.....	16
1.4.2. Alcances.....	17
1.5. Hipótesis de Tesis	17
1.5.1. Hipótesis General.....	17
1.5.2. Hipótesis Específicas.....	17
1.6. Estudio y Operacionalización de Variables	18
1.6.1. Identificación de las variables	18
1.6.2. Caracterización de las Variables	18
2. CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO.....	19
2.1. Antecedentes del estudio.....	19
2.2. Bases teóricas – científicas.....	22
2.2.1. Tributos	22
2.2.1.1. Tributos según su Administración	22
2.2.1.1.1. Gobierno Central	22
2.2.1.1.2. Gobierno Local	32
2.2.1.2. Tributos Ambientales	35
2.2.1.3. Impuestos Pigouvianos	36

2.2.1.4.	Ecotasas	37
2.2.1.5.	Impuestos ambientales: Suecia	37
2.2.1.5.1.	Importantes Impuestos	38
2.2.1.6.	Impuestos ambientales: Latinoamérica.....	39
2.2.1.7.	Instrumentos Económicos	40
2.2.2.	Contaminación en Tacna	43
2.2.2.1.	Zonas de Atención Prioritaria (ZAP).....	48
2.3.	Definición de términos básicos.	49
3.	CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	52
3.1.	Hipótesis General	52
3.2.	Hipótesis Específicas	52
3.3.	Tipo de Investigación.	52
3.3.1.	Investigación Básica	52
3.4.	Diseño de Investigación.	52
3.5.	Población y muestra.....	53
3.5.1.	Población.....	53
3.5.2.	Muestra	53
3.6.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	54
3.6.1.	Técnicas	54
3.6.2.	Instrumento	54
3.7.	Técnicas de procesamiento de datos.	54
4.	CAPÍTULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	56
4.1.	Presentación de Resultados.	56
4.2.	Análisis e interpretación de resultados	57
4.2.1.	Tributación Ambiental	57
4.2.2.	Contaminación del parque automotor	62
4.3.	Contraste de hipótesis.....	67
4.3.1.	Contrastación de Hipótesis General	67

4.3.2.	Contrastación de Hipótesis Especificas	69
4.3.2.1.	Primera Hipótesis	69
4.3.2.2.	Segunda Hipótesis.....	71
4.3.2.3.	Tercera Hipótesis.....	73
4.4.	Discusión de Resultados.....	75
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	77
5.1.	CONCLUSIONES.....	77
5.2.	RECOMENDACIONES	78
6.	Bibliografía	79
7.	ANEXOS	82

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Termino de tributación ambiental para la población de Tacna.....	57
Tabla 2 Principio quien contamina paga	57
Tabla 3 En Perú existe un tributo considerado tributo ambiental	58
Tabla 4 Existen parámetros para medir cuanto contamina su vehículo	59
Tabla 5 Un vehículo antiguo contamina más que uno nuevo	59
Tabla 6 Realizo un control técnico continuo de mi vehículo	60
Tabla 7 Conozco algún tributo que grave a la contaminación	60
Tabla 8 Conozco los tributos a pagar por tener un vehículo nuevo en Tacna	61
Tabla 9 Conozco de algún país que utiliza impuestos ambientales	61
Tabla 10 Usted conoce sobre que partículas emite un solo vehículo	62
Tabla 11 Sabe sobre los daños que estar partículas hacen al cuerpo humano .	62
Tabla 12 Sabe sobre los daños que estas partículas hacen al ambiente	63
Tabla 13 Tacna se encuentra en una zona de atención prioritaria.....	63
Tabla 14 Conozco sobre la contaminación que emite los vehículos de Tacna...	64
Tabla 15 La contaminación de los carros es mayor a otra fuente	64
Tabla 16 Soy consciente que a largo plazo la contaminación será un problema	65
Tabla 17 Conozco el efecto de las emisiones de NOx sobre mi salud	65
Tabla 18 La contaminación crea enfermedades que dañan el sist.respiratorio ..	66
Tabla 19 Las enfermedades afectan a la economía de las personas	66
Tabla 20 Prueba de muestras relacionadas.....	68
Tabla 21 Preferencia antes del impuesto *Preferencia después del impuesto...	68
Tabla 22 Resumen sobre el conocimiento de la población sobre la tributación .	69
Tabla 23 ANOVA sobre el conocimiento de la población sobre la tributación	70
Tabla 24 Coeficientes del conocimiento de la población sobre la tributación	70
Tabla 25 Resumen de la influencia de la base imponible en la medición de la contaminación	71
Tabla 26 ANOVA de la influencia de la base imponible en la medición de la contaminación	72
Tabla 27 Coeficientes de la influencia de la base imponible en la medición de la contaminación	72
Tabla 28 Resumen del nivel de aceptación sobre la tributación ambiental y su influencia negativa en la contaminación.....	73
Tabla 29 ANOVA del nivel de aceptación sobre la tributación ambiental y su	

influencia negativa en la contaminación.....	74
Tabla 30 Coeficientes del nivel de aceptación sobre la tributación ambiental y su	
influencia negativa en la contaminación.....	74

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Posibles Incentivos e Instrumentos Económicos (Breithaupt, 2006) ...	42
Figura 2. Porcentajes de emisiones contaminantes procedentes de fnt. fijas	44
Figura 3. Porcentaje de emisiones contaminantes procedentes de fnt. móviles	45
Figura 4. Porcentaje de emisiones de PTS/PM de fnt. fijas y fnt. móviles.	46
Figura 5. Porcentaje de emisiones de SO ₂ de fuentes fijas y fuentes móviles...	47
Figura 6. Porcentaje de emisiones de NO _x de fuentes fijas y fuentes móviles...	47

INTRODUCCION

La tributación ha existido desde tiempos de faraones y reyes, solo ahora en la actualidad y gracias a la globalización que se ha dado cuenta del daño que la industrialización le hace al planeta, ahora que se tiene información sobre el calentamiento global, las causas de este y sus efectos en nosotros, que se preocupan sobre su bienestar y sobre qué mundo dejarán a los que vengan después.

La mejor herramienta que tienen los estados para combatir el daño hecho al planeta son la ejecución de herramientas económicas diseñadas para cambiar conductas en su población, si no se aplican estos métodos, seguiremos en el consumismo de siempre, en la contaminación descomunal de la población hacia el ambiente y por ende hacia nosotros mismos.

En la ciudad de Tacna esta contaminación es del aire, por el parque automotor, la mayor cantidad de contaminación al ambiente en la ciudad es las partículas que los vehículos motorizados emiten al aire, dañando la salud de la población y el ambiente que nos rodea.

En este sentido el objetivo de esta tesis es proponer la aplicación de la tributación ambiental en la ciudad de Tacna para reducir su contaminación al aire, mediante instrumentos desincentivos y monetizar el daño al ambiente. Como resultado de la tesis se analizará el efecto que tendrá la aplicación de tributos ambientales hacia el parque automotor.

Por lo antes expuesto, se considera necesario el desarrollo de la presente investigación titulada "PROPUESTA DE APLICACIÓN DE TRIBUTACION AMBIENTAL COMO MEDIDA PARA LA REDUCCION DE LA CONTAMINACIÓN REALIZADA POR EL PARQUE AUTOMOTOR TACNA 2013 – 2014" estructurándose en capítulos.

Capitulo I. Planteamiento del problema, la identificación del problema, la formulación del problema, sus objetivos, su justificación e importancia y la

hipótesis general y específicas.

Capítulo II. Marco Teórico, las bases científicas en las cuales se cimienta esta investigación, antecedentes internacionales sobre la aplicación de tributos ambientales en países más desarrollados y teorías sobre cómo abordar problemas de la misma índole.

Capítulo III. La metodología, se generan las hipótesis y las variables para la investigación, así como el diseño metodológico, tipo y diseño de estudio, la población y técnicas del manejo de información.

Capítulo IV. Resultados y discusión. Se realiza la comprobación de las hipótesis, la presentación, análisis e interpretación de los datos obtenidos.

De igual manera se considera las conclusiones y recomendaciones finales, las referencias utilizadas en el trabajo de investigación y los anexos.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Identificación y determinación del problema.

En la ciudad de Tacna se vive una realidad problemática en cuestión de medio ambiente, pocas personas se preocupan por él, lo cual esto hace que los niveles de contaminación sean elevados, la desinformación de la población sobre la contaminación se suma al desinterés por reciclar o reducir esta contaminación y medidas de cómo prevenirla. En este aspecto el gobierno local debe intervenir por el bien del público en general, debe crear medidas para que la contaminación en Tacna, por ser más específicos, que las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) que emite el parque automotor sean llevadas a niveles mínimos, según el Ministerio del Ambiente (MINAM) en su Informe Nacional de la Calidad del Aire 2013 - 2014 (2016), **“Tacna es la ciudad con mayor porcentaje de NOx emitido al ambiente”**.

La constante interacción con este químico puede resultar en problemas graves para nuestra salud, afecta a nuestro sistema respiratorio y a la capa de ozono, por tal consecuencia se debe tomar decisiones en el asunto sobre qué hacer frente a esta contaminación diaria que a largo plazo afecta a más personas.

1.2. Formulación del problema.

1.2.1. Problema Principal

¿De qué manera la Tributación Ambiental influyen en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de Tacna?

1.2.2. Problemas Específicos

¿De qué manera el nivel de conocimiento del público general acerca de la tributación ambiental influye en la reducción de la contaminación

del parque automotor?

¿En qué medida la base imponible de la tasa afecta a la medición sobre la cantidad de contaminación?

¿Qué influencia tiene el nivel de aceptación de la población a la tributación ambiental sobre su impacto sobre la vida de las personas?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Demostrar que la Tributación Ambiental influye de manera positiva en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de Tacna.

1.3.2. Objetivos Específicos

Demostrar que el nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental influye negativamente en la contaminación del parque automotor.

Identificar como la base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación.

Establecer como el nivel de aceptación de la población a la tributación ambiental tiene una influencia sobre el impacto que tiene la contaminación en la vida de las personas.

1.4. Importancia y alcances de la investigación

1.4.1. Importancia

Es de suma importancia hallar soluciones a las contaminaciones que tienen impacto en la salud y al ambiente, prevenir enfermedades respiratorias para la población y contribuir a la reducción del

calentamiento global.

De igual forma es de suma importancia la investigación en la aplicación de tributación ambiental en el Perú, la casi inexistente investigación y nula aplicación crea vacíos en las cuales las empresas se aprovechan al no haber impedimento del estado por el nivel de contaminación que realizan al ambiente.

1.4.2. Alcances

Esta Investigación está enfocada a la contaminación realizada del parque automotor de Tacna y como posible solución la aplicación de tributación ambiental para la reducción de la misma.

1.5. Hipótesis de Tesis

1.5.1. Hipótesis General

La aplicación de la Tributación Ambiental reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 – 2014.

1.5.2. Hipótesis Específicas

- El nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental afecta de forma negativa a la contaminación del parque automotor.
- La base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación.
- El nivel de aceptación de la población a la tributación ambiental tiene una influencia negativa a la contaminación del parque automotor.

1.6. Estudio y Operacionalización de Variables

1.6.1. Identificación de las variables

X = Tributación Ambiental

Y = Contaminación del Parque Automotor

1.6.2. Caracterización de las Variables

Tributación Ambiental

- Nivel de conocimiento del público general sobre las tasas ambientales.
- Base imponible del tributo ambiental.
- Aceptación de la población acerca de la tributación ambiental.

Contaminación del Parque Automotor

- Nivel de conocimiento de la población sobre la contaminación del parque automotor.
- Medición sobre la cantidad de contaminación.
- Impacto sobre la vida de las personas.

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio.

Carrera & Movéllan (2007) desarrollaron el trabajo de investigación “Aspectos económico-jurídicos y análisis descriptivo de la tributación ambiental en Latinoamérica”

Concluyen lo siguiente:

- **Primera.** El deterioro ambiental es latente en Latinoamérica. Numerosos informes de distintas instituciones internacionales (ONU, AEMA, Gobierno Británico, etc.) lo han puesto en evidencia a lo largo de los últimos años, provocando que los Estados en general, vayan tomando conciencia del problema ambiental y la necesidad de hacerle frente. El agotamiento de los recursos naturales, las consecuencias del calentamiento global ocasionado por la concentración excesiva de los llamados “gases de efecto invernadero” y la obtención de energías baratas y limpias, son algunos de los problemas a los que y hoy en día, todos los países en general y América latina en particular, tienen que hacer frente de manera decidida. En este contexto, el uso de los instrumentos económicos para paliar estos efectos y modificar las conductas en un sentido positivo hacia el medioambiente, se perfila como “eficiente” y “poco traumático” desde el punto de vista del mercado. En concreto, se han analizado los tributos medioambientales, exponiendo los principales riesgos y oportunidades y de su aplicación.

- **Segunda:** En el ámbito geográfico Latinoamericano, todos los países analizados han desarrollado en mayor o menor medida su normativa o legislación ambiental. Sin embargo, la utilización de tributos ambientales en Latinoamérica es escasa; solamente, Colombia, Brasil y Panamá aplican diversas y, en ocasiones, difusas figuras tributarias de corte medioambiental.

- **Tercera:** Tras revisar la situación tributaria medioambiental, tanto desde el punto de vista descriptivo, como atendiendo a la perspectiva de los ordenamientos jurídicos de los países latinoamericanos objeto de estudio, podemos formular las siguientes reflexiones y recomendaciones finales:

a) En primer lugar, la definición de tributo ambiental es compleja, como también lo es su encaje en cualquier sistema tributario. En el marco geográfico que nos ocupa, existe un elevado grado de confusión en cuanto a la terminología, pues se utilizan denominaciones poco afortunadas como “ecotasa” o “canon” para referirse a figuras tributarias totalmente distintas. A esta situación contribuye la proliferación de tributos pretendidamente medioambientales con fines meramente recaudatorios que no incentivan la protección del entorno natural en América Latina. No obstante, la introducción de instrumentos económicos de carácter tributario en la legislación fiscal de los Estados Latinoamericanos se perfila, en general, como una salida eficiente y de bajo coste a los problemas ecológicos a los que estos países se enfrentan en la actualidad, debido a que permiten a las empresas adaptarse de forma progresiva a los cambios a los que, tarde o temprano, se deberán acometer en el ámbito de su sistema productivo.

Valdivieso (2016) El impuesto como mecanismo de garantía constitucional del derecho a un medio ambiente sano en el Ecuador, concluye lo siguiente:

- El impuesto es una especie del género tributo, por lo que le atañen todos los elementos esenciales de este último y que son los siguientes: ingreso público, prestación de naturaleza obligacional, unilateral, coactivo, establecido por el Estado o por

un ente supranacional con competencia para hacerlo. El hecho imponible del impuesto debe poner de manifiesto la capacidad económica; es un tributo no vinculado y corresponde a servicios indivisibles, lo que lo diferencia claramente de las otras dos especies tributarias (tasas y contribuciones especiales); y, lo que lo convierte en el instrumento más óptimo para su utilización como mecanismo de protección ambiental.

Sin duda, el impuesto ambiental cumple con todas las características indicadas en líneas anteriores que tiene esta institución y lo definimos como una prestación exigida por el Estado en virtud de su poder de imperio, cuyo hecho generador debe estar directamente relacionado con el daño al medio ambiente, ya sea ocurrido o por ocurrir y cuyo producido sería interesante que se destine a fines ambientales.

- Los impuestos ambientales al igual que todos los tributos deben acoger los principios constitucionales que los rigen son pena de inconstitucionalidad, principalmente los principios de: capacidad contributiva, progresividad, legalidad, reserva de ley, no confiscatoriedad y equidad.
- A pesar de que algunos de los principios citados en el caso ecuatoriano no se encuentran expresamente establecidos en nuestra Carta Magna, consideramos que éstos surgen de otros derechos, valores y principios constantes en la misma, por lo que deben ser observados.

Sin embargo, de lo dicho, sería preferible su inclusión expresa para dotar de mayor seguridad jurídica a los contribuyentes quienes serían los principales afectados si determinado tributo violenta los principios.

Tomando en consideración todo lo señalado, el impuesto es sin duda tanto por sus características generales como particulares el mejor instrumento que puede ser utilizado por las políticas públicas

para la protección del derecho al medio ambiente sano en el Ecuador; y, tomando en cuenta que las políticas públicas son de acuerdo a nuestra Constitución auténticas garantías constitucionales, no dudamos en señalar que el impuesto es entonces un mecanismo de garantía constitucional para la protección del derecho al medio ambiente en el Ecuador, como lo hemos sostenido a lo largo de esta investigación.

2.2. Bases teóricas – científicas.

2.2.1. Tributos

Se entiende por tributo que es una prestación en forma monetaria que el Estado exige con el objetivo de obtener recursos para enfrentar sus gastos y satisfacer las necesidades públicas.

El Código Tributario Peruano establece que el termino tributo comprende impuestos, contribuciones y tasas.

2.2.1.1. Tributos según su Administración

2.2.1.1.1. Gobierno Central

A) Impuesto a la Renta

Se entiende por impuesto SUNAT (1999) en el Código Tributario – Título Preliminar nos dice **“Es el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado”**.

Se entiende que los impuestos financian actividades del Estado que satisfacen a la mayoría de la población, por ejemplo, en la construcción de carreteras, el pago a los policías, etc.

El Impuesto a la Renta grava las rentas que provengan del capital, del trabajo y de la aplicación conjunta de ambos factores, entendiéndose como tales a aquéllas que provengan de una fuente durable y susceptible de generar ingresos periódicos.

El Impuesto a la Renta se divide en cinco categorías:

- a) Primera Categoría. Grava las rentas del arrendamiento o subarrendamiento, el valor de mejoras realizadas, que provengan de predios rústicos y urbanos de bienes muebles.
Se entiende por arrendamiento un contrato donde una de sus partes cede el uso por un espacio de tiempo definido de una cosa, mueble o inmueble, por cierta cantidad de dinero.
- b) Segunda Categoría. Grava rentas obtenidas por intereses de colocación de capitales, regalías, patentes, rentas vitalicias, derechos de llave y otros.
- c) Tercera Categoría. También denominado rentas empresariales es un tributo que se determina anualmente, grava los ingresos obtenidos de actividades empresariales realizadas por personas naturales, y todo ingreso de las personas jurídicas, generalmente estas rentas se producen por la participación conjunta de capital y trabajo.
- d) Cuarta Categoría. Grava las rentas obtenidas por profesión, arte, ciencia u oficio cuyo cobro se realiza sin tener dependencia laboral, a estas se incluye las personas que presten servicios como Contrato Administrativo de Servicios (CAS).
- e) Quinta Categoría. Grava los ingresos obtenidos por el trabajo personal prestado en dependencia, se incluyen los cargos públicos, tales como sueldos, salarios, asignaciones, gratificaciones, bonificaciones, aguinaldos, comisiones, gastos de

representación y en general toda retribución por servicios personales.

B) Impuesto General a las Ventas

La SUNAT en el Texto Único Ordenado (TUO) en el Título I del Impuesto General a las Ventas (IGV) nos da una relación de operaciones gravadas con este impuesto, siendo su tasa de 16%:

- a) La venta en el país de bienes muebles;
- b) La prestación o utilización de servicios en el país;
- c) Los contratos de construcción;
- d) La primera venta de inmuebles que realicen los constructores de los mismos.

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

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación cuando se demuestre que el precio de la venta realizada es igual o mayor al valor de mercado. Se entiende por valor de mercado el que normalmente se obtiene en las operaciones onerosas que el constructor o la empresa realizan con terceros no vinculados, o el valor de tasación, el que resulte mayor.

Para efecto de establecer la vinculación económica es de aplicación lo dispuesto en el Artículo 54º del presente dispositivo.

También se considera como primera venta la que se efectúe con posterioridad a la reorganización o traspaso de empresas.

e) La importación de bienes (SUNAT, 1996).

De igual forma nos proporciona la relación de operaciones no gravadas con este impuesto:

- i) El arrendamiento y demás formas de cesión en uso de bienes muebles e inmuebles, siempre que el ingreso constituya renta de primera o de segunda categorías gravadas con el Impuesto a la Renta.
- ii) La transferencia de bienes usados que efectúen las personas naturales o jurídicas que no realicen actividad empresarial, salvo que sean habituales en la realización de este tipo de operaciones.
- iii) La transferencia de bienes que se realice como consecuencia de la reorganización de empresas;
- iv) La importación de:
 - Bienes donados a entidades religiosas.

Dichos bienes no podrán ser transferidos o cedidos durante el plazo de cuatro (4) años contados desde la fecha de la numeración de la Declaración Única de Importación. En caso que se transfieran o cedan, se deberá efectuar el pago de la deuda tributaria correspondiente de acuerdo con lo que señale el Reglamento. La depreciación de los bienes cedidos o transferidos se determinará de acuerdo con las normas del Impuesto a la Renta.

No están comprendidos en el párrafo anterior los casos en que por disposiciones especiales se establezcan plazos, condiciones o requisitos para la transferencia o cesión de dichos bienes.

- Bienes de uso personal y menaje de casa que se importen libres o liberados de derechos aduaneros por dispositivos legales y hasta el monto y plazo establecidos en los mismos, con excepción de vehículos.
 - Bienes efectuada con financiación de donaciones del exterior, siempre que estén destinados a la ejecución de obras públicas por convenios realizados conforme a acuerdos bilaterales de cooperación técnica, celebrados entre el Gobierno del Perú y otros Estados u Organismos Internacionales Gubernamentales de fuentes bilaterales y multilaterales.
- v) El Banco Central de Reserva del Perú por las operaciones de:
- Compra y venta de oro y plata que realiza en virtud de su Ley Orgánica.
 - Importación o adquisición en el mercado nacional de billetes, monedas, cospeles y cuños.
- vi) La transferencia o importación de bienes y la prestación de servicios que efectúen las Instituciones Educativas Públicas o Particulares exclusivamente para sus fines propios. Mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Educación, se aprobará la relación de bienes y servicios inafectos al pago del Impuesto General a las Ventas.

La transferencia o importación de bienes y la prestación de servicios debidamente autorizada mediante Resolución Suprema, vinculadas a sus fines propios, efectuada por las Instituciones Culturales o Deportivas a que se refieren el inciso c) del Artículo 18° y el inciso b) del Artículo 19° de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobada por el Decreto Legislativo N.° 774, y que cuenten con la calificación del Instituto Nacional de Cultura o del Instituto

Peruano del Deporte, respectivamente.

- vii) Los pasajes internacionales adquiridos por la Iglesia Católica para sus agentes pastorales, según el Reglamento que se expedirá para tal efecto; ni los pasajes internacionales expedidos por empresas de transporte de pasajeros que en forma exclusiva realicen viajes entre zonas fronterizas.
- viii) Las regalías que corresponda abonar en virtud de los contratos de licencia celebrados conforme a lo dispuesto en la Ley N.º 26221.
- ix) Los servicios que presten las Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones y las empresas de seguros a los trabajadores afiliados al Sistema Privado de Administración de Fondos de Pensiones y a los beneficiarios de éstos en el marco del Decreto Ley N.º 25897.
- x) La importación o transferencia de bienes que se efectúe a título gratuito, a favor de Entidades y Dependencias del Sector Público, excepto empresas; así como a favor de las Entidades e Instituciones Extranjeras de Cooperación Técnica Internacional (ENIEX), Organizaciones No Gubernamentales de Desarrollo Nacionales (ONGD-PERU) e Instituciones Privadas Sin Fines de Lucro Receptoras de Donaciones de Carácter Asistencial o Educativo (IPREDA), inscritas en el registro correspondiente que tiene a su cargo la Agencia Peruana de Cooperación Internacional (APCI) del Ministerio de Relaciones Exteriores y que se encuentren calificadas previamente por la SUNAT como entidades receptoras de donaciones. En este caso, el donante no pierde el derecho a aplicar el crédito fiscal que corresponda al bien donado.

Asimismo, no está gravada la transferencia de bienes al Estado, efectuada a título gratuito, de conformidad a disposiciones legales que así lo establezcan.

- xi) Los intereses y las ganancias de capital generados por Certificados de Depósito del Banco Central de Reserva del Perú y por Bonos "Capitalización Banco Central de Reserva del Perú".
- xii) Los juegos de azar y apuestas, tales como loterías, bingos, rifas, sorteos, máquinas tragamonedas y otros aparatos electrónicos, casinos de juego y eventos hípicas.
- xiii) La adjudicación a título exclusivo a cada parte contratante, de bienes obtenidos por la ejecución de los contratos de colaboración empresarial que no lleven contabilidad independiente, en base a la proporción contractual, siempre que cumplan con entregar a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT la información que, para tal efecto, ésta establezca.
- xiv) La asignación de recursos, bienes, servicios y contratos de construcción que efectúen las partes contratantes de sociedades de hecho, consorcios, joint ventures u otras formas de contratos de colaboración empresarial, que no lleven contabilidad independiente, para la ejecución del negocio u obra en común, derivada de una obligación expresa en el contrato, siempre que cumpla con los requisitos y condiciones que establezca la SUNAT.
- xv) La atribución, que realice el operador de aquellos contratos de colaboración empresarial que no lleven contabilidad independiente, de los bienes comunes tangibles e intangibles, servicios y contratos de construcción adquiridos para la ejecución del negocio u obra en común, objeto del contrato, en la proporción que corresponda a cada parte contratante, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.
- xvi) La venta e importación de los medicamentos y/o insumos necesarios para la fabricación nacional de los equivalentes terapéuticos que se importan (mismo principio activo) para

tratamiento de enfermedades oncológicas, del VIH/SIDA y de la Diabetes, efectuados de acuerdo a las normas vigentes.

- xvii) Los servicios de crédito: Sólo los ingresos percibidos por las Empresas Bancarias y Financieras, Cajas Municipales de Ahorro y Crédito, Cajas Municipales de Crédito Popular, Empresa de Desarrollo de la Pequeña y Micro Empresa – EDPYME, Cooperativas de Ahorro y Crédito y Cajas Rurales de Ahorro y Crédito, domiciliadas o no en el país, por concepto de ganancias de capital, derivadas de las operaciones de compraventa letras de cambio, pagarés, facturas comerciales y demás papeles comerciales, así como por concepto de comisiones e intereses derivados de las operaciones propias de estas empresas.

También están incluidas las comisiones, intereses y demás ingresos provenientes de créditos directos e indirectos otorgados por otras entidades que se encuentren supervisadas por la Superintendencia de Banca y Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones dedicadas exclusivamente a operar a favor de la micro y pequeña empresa.

Asimismo, los intereses y comisiones provenientes de créditos de fomento otorgados directamente o mediante intermediarios financieros, por organismos internacionales o instituciones gubernamentales extranjeras, a que se refiere el inciso c) del artículo 19° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N.° 179-2004-EF y normas modificatorias.

- xviii) Las pólizas de seguros de vida emitidas por compañías de seguros legalmente constituidas en el Perú, de acuerdo a las normas de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, siempre que el comprobante de pago sea expedido a favor de personas naturales residentes en el Perú. Asimismo, las primas de los

seguros de vida a que se refiere este inciso y las primas de los seguros para los afiliados al Sistema Privado de Administración de Fondos de Pensiones que hayan sido cedidas a empresas reaseguradoras, sean domiciliadas o no.

xix) Los intereses generados por valores mobiliarios emitidos mediante oferta pública o privada por personas jurídicas constituidas o establecidas en el país.

xx) Los intereses generados por los títulos valores no colocados por oferta pública, cuando hayan sido adquiridos a través de algún mecanismo centralizado de negociación a los que se refiere la Ley del Mercado de Valores.

xxi) La utilización de servicios en el país, cuando la retribución por el servicio forme parte del valor en aduana de un bien corporal cuya importación se encuentre gravada con el Impuesto.

Lo dispuesto en el párrafo anterior sólo será de aplicación:

- Cuando el plazo que medie entre la fecha de pago de la retribución o la fecha en que se anote el comprobante de pago en el Registro de Compras, lo que ocurra primero; y la fecha de la solicitud de despacho a consumo del bien corporal no exceda de un (1) año.

En caso que la retribución del servicio se cancele en dos (2) o más pagos, el plazo se calculará respecto de cada pago efectuado.

- Siempre que el sujeto del Impuesto comunique a la SUNAT, hasta el último día hábil del mes siguiente a la fecha en que se hubiera producido el nacimiento de la obligación tributaria por la utilización de servicios en el país, la información relativa a las operaciones mencionadas en el primer párrafo del

presente inciso, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.

Las utilizaciones de servicios que no se consideren inafectas en virtud de lo señalado en el párrafo anterior, se reputarán gravadas en la fecha de nacimiento de la obligación tributaria que establece la normatividad vigente.

xxii) La importación de bienes corporales, cuando:

- El ingreso de los bienes al país se realice en virtud a un contrato de obra, celebrado bajo la modalidad llave en mano y a suma alzada, por el cual un sujeto no domiciliado se obliga a diseñar, construir y poner en funcionamiento una obra determinada en el país, asumiendo la responsabilidad global frente al cliente; y,
- El valor en aduana de los bienes forme parte de la retribución por el servicio prestado por el sujeto no domiciliado en virtud al referido contrato, cuya utilización en el país se encuentre gravada con el Impuesto.

Lo dispuesto en el párrafo anterior sólo será de aplicación:

- Siempre que el sujeto del Impuesto comunique a la SUNAT la información relativa a las operaciones y al contrato a que se refiere el párrafo anterior, así como el detalle de los bienes que ingresarán al país en virtud a este último, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento. La comunicación deberá ser presentada con una anticipación no menor a treinta (30) días calendario de la fecha de solicitud de despacho a consumo del primer bien que ingrese al país en virtud al referido contrato.

La información comunicada a la SUNAT podrá ser modificada

producto de las adendas que puedan realizarse al referido contrato con posterioridad a la presentación de la comunicación indicada en el párrafo anterior, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.

- Respecto de los bienes:
 - i) Cuya solicitud de despacho a consumo se realice a partir de la fecha de celebración del contrato a que se refiere el párrafo anterior y hasta la fecha de término de ejecución que figure en dicho contrato.
 - ii) Que hubieran sido incluidos en la comunicación indicada en el numeral anterior (SUNAT, 1996).

C) Impuesto Selectivo al Consumo

Conocido como ISC, es un tributo al consumo específico y grava la venta de productos determinados, la importación de los mismos, la venta en el país de los mismos bienes cuando se efectúa por el importador y los juegos de azar y apuestas.

D) Impuesto de Promoción Municipal

Este impuesto se aplica a los mismos supuestos y de igual forma en los ya mencionados en el IGV, con una tasa de 2%, subiendo dicho impuesto a 18%.

2.2.1.1.2. **Gobierno Local**

Se entiende por gobierno local las municipalidades provinciales, distritales, y de centro poblado. El gobierno central crea impuestos a favor de las municipalidades esta no origina una contraprestación

directa a la municipalidad frente al contribuyente.

Los impuestos creados a favor de las municipalidades son:

A) Impuesto Predial

Grava el valor de los predios tanto urbanos como rústicos, se incluyen también terrenos, edificaciones e instalaciones fijas y permanentes, que sean partes integrantes del mismo, que no se puedan separar sin alterar, deteriorar o destruir.

B) Impuesto de Alcabala

Este Impuesto grava las transferencias de inmuebles urbanos y rústicos a título oneroso o gratuito, cualquiera que sea su forma o modalidad.

C) Impuesto al Patrimonio Vehicular

Grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus, con una antigüedad no mayor a tres años.

D) Impuesto a las Apuestas

Grava los ingresos de las entidades organizadoras de eventos hípicos y similares, en las que se realicen apuestas.

E) Impuesto a los Juegos

Grava la realización de actividades relacionadas con los juegos, tales como loterías, bingos y rifas, así como la obtención de premios en juegos al azar.

F) Impuestos a los Espectáculos Públicos no Deportivos

Grava el monto que se abona por presenciar o participar en espectáculos públicos no deportivos que se realicen en locales y parques cerrados.

Si bien es cierto las municipalidades no pueden crear impuestos, porque no está dentro de sus facultades, si pueden crear Tasas,

entiéndase como Tasas a Arbitrios, Derechos y Licencias, dichos tributos deben ser cobrados por las municipalidades en solo el caso de que se genere un servicio público o administrativo que solo puedan hacer las municipalidades en conformidad con su Ley Orgánica y normas en rango de ley.

Dichas Tasas deben tener las siguientes características:

A) Tasas por Servicio Público o Arbitrios

Son Tasas que se pagan por la prestación o mantenimiento de un servicio público.

Ejemplo.

- a) Arbitrio de Limpieza Pública. Este arbitrio comprende el cobro por la recolección domiciliaria y de escombros, transporte, descarga, transferencia, y disposición final de desechos sólidos urbanos, así como el lavado de calles y plazas.
- b) Arbitrios de Parques y Jardines
Comprende el cobro por el mantenimiento y mejoras realizadas a los parques y jardines de uso público.
- c) Arbitrios de Serenazgo
Comprende el cobro por el servicio de vigilancia pública, protección civil y atención a emergencias.

B) Tasas por Servicios Administrativos o Derechos

Son Tasas que los contribuyentes deben pagar al momento de realizar trámites de procedimientos administrativos o por el aprovechamiento particular de bienes de la municipalidad.

C) Tasas por las Licencias de Apertura

Son Tasas que deben pagar los contribuyentes que deseen operar un establecimiento industrial, comercial o de servicios, el pago se realiza una sola vez.

D) Tasas por Estacionamiento de Vehículos

Son Tasas que debe pagar todo aquel que estacione su vehículo en zonas comerciales de alta circulación.

E) Tasas de Transporte Publico

Debe pagarlo todo aquel que preste servicio público de transporte.

F) Otras Tasas

Son las Tasas que deben pagar todo aquel que realice actividades sujetas a fiscalización, o control municipal.

2.2.1.2. **Tributos Ambientales**

Cabe aclarar que al utilizar como bases científicas definiciones traducidas del inglés al español se pierde la diferencia entre tributos e impuestos, puesto que tributo para la lengua inglesa no se entiende como una medida fiscal, más bien como una veneración o admiración a alguien o algo, por otro lado, la palabra impuestos si llega a mantener su definición para ambas lenguas.

En lo que va de avances en impuestos ambiental los países europeos son pioneros en las definiciones y aplicación de estos, como nos dice la Comisión Europea en su Manual: Estadística sobre impuestos ambientales (1996) “Un impuesto cae en la categoría ambiental si la base imponible es una unidad física (o un proxy para ella) de algo que tiene un impacto negativo específico demostrado en el ambiente, cuando se usa o se libera.” A esta definición le agregaría que lo recaudado por el impuesto ambiental sirva para el mantenimiento del ambiente o la reversión del daño ocasionado.

De igual manera la Comisión Europea nos da la definición de base imponible para un impuesto ambiental (1996) “La base física sobre la que se gravó el impuesto tiene un impacto negativo científicamente verificable sobre el medio ambiente.”

Otra definición sobre los impuestos ambientales es la que nos da Edgardo Ferré que nos dice: “Los tributos de tipo ambiental son

aquellos impuestos, tasas y contribuciones especiales que establecen un incentivo a la protección ambiental, o compensa los daños ocasionados al medio ambiente por sujetos que soportan la carga tributaria” (2010)

De acuerdo a la definición de lo que es la base imponible de un impuesto ambiental en el caso de Tacna viene hacer el Óxido de Nitrógeno (NOx) emitido en su mayoría por el parque automotor, lo cual es dañino para el ser humano y el ambiente que le rodea.

En definitiva, se puede llegar a concluir que para que un tributo sea reconocido como ambiental tiene que gravar una base imponible que sea contaminante para el ambiente y que su recaudación tiene que tener fines extrafiscales, es decir que la recaudado por este tributo debe servir para el mantenimiento sobre el medio ambiente.

2.2.1.3. Impuestos Pigouvianos

Esta clase de impuestos lleva el nombre del economista Arthur Cecil Pigou nacido en 1877, sucesor de Alfred Marshal en catedra Economía de la universidad de Cambridge, Pigou creía que el Estado mediante impuestos y subvenciones públicas podría elevar la eficiencia económica y mejorar la calidad de vida de las personas, en su teoría sobre los fallos del mercado tiene una denominación llamada externalidades, es decir situaciones en las que el mercado no funciona correctamente porque la propia actividad económica genera efecto negativo sobre terceros, ejemplo la contaminación. Su teoría sigue un principio llamado “quien contamina, paga”.

Por consiguiente, su teoría nos dice que al coste de producción de una empresa se le debe agregar el coste del daño que ocasiona a la sociedad por crear ese bien. Por ende, la empresa al tratar de reducir costos tomara en cuenta la contaminación hecha sobre terceros, mejorando su tecnología y como resultado una menor contaminación.

Este concepto tiene varios problemas conceptuales al tratar de aplicarlos, siendo uno de ellos determinar monetariamente el coste del daño medioambiental producido, pero donde sí se puede hacer útil este concepto es en las emisiones de gases.

2.2.1.4. **Ecotasas**

Una ecotasa es la manera que el Instituto Medioambiental Norteamericano Worldwatch, en su informe “El estado del planeta 1995”, llama a los tributos ambientales. Ya que al momento de traducir literalmente ecotasa al idioma ingles pierde su significado, su traducción más acertada de ecotasa al idioma ingles vendría hacer ecotaxes, la cual mantiene su significado.

Por otro lado, para Gago y Labandeira (1990) en su artículo “Ecotasas y Turismo” nos dicen que una ecotasa esta destinado a gravar el turismo, mediante el cobro sobre los precios de los hospedajes que se queden.

En mi opinión al ya contar con una definición de tributos ambientales no es necesario la palabra ecotasa, ya que una tasa es una clase de tributo y puede crear confusión al momento de explicar los dos.

2.2.1.5. **Impuestos ambientales: Suecia**

El país nórdico Suecia es pionera en la aplicación de impuestos ambientales, ya en 1929 aplicaban impuestos a alcoholes de gasolina y petróleo, desde entonces su impuesto al petróleo ha sido más alto que otros combustibles, esto se reafirmó en la reforma fiscal de 1990 – 91.

La siguiente es la lista de impuestos y cargas ambientales en Suecia en 1997.

- a) **Energía:** impuesto al azufre, cargas de óxidos de nitrógeno y carga de dióxido de carbono.
- b) **Agricultura:** Impuesto medioambiental sobre los fertilizantes comerciales e impuestos sobre los plaguicidas.
- c) **Trafico:** Carga de desguace de vehículos, clasificación ambiental de los vehículos, impuestos diferenciales sobre los combustibles, cargas ambientales en el tráfico aéreo nacional y carga de contaminación del agua.
- d) **Otros:** Carga a la batería, impuestos de gravilla natural, cargos utilizados para financiar actividades específicas, cargos por exención, cargo de protección del medio ambiente, cargos diferenciales de recolección de basura, depósitos y cargas en contenedores de bebidas y cargas relacionadas con la responsabilidad del productor por embalaje y neumáticos (Swedish Environmental Protection Agency, 1997).

2.2.1.5.1. **Importantes Impuestos**

A) Impuesto al Azufre

Uno de los más importantes problemas ambientales de Suecia era la acidificación del suelo y agua, mayormente debido a la emisión de compuestos de azufre y acidificación, el impuesto al azufre entro a en efecto el primero de enero de 1991 con el objetivo de reducir las emisiones de la quema de petróleo, carbón y turba.

Para estos combustibles se mide el contenido de azufre y se establece el impuesto en 30 SEK / kg (SEK = Corona sueca), dicho impuesto fue un éxito según El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (1998), el parlamento sueco fijo como objetivo la reducción del 80% del total de las emisiones de azufre entre 1980 a 2000, lo cual fue alcanzado en 1994.

B) Impuesto al Óxido de Nitrógeno (NOx)

El impuesto fue introducido el primero de enero de 1992, se cobra una tasa de 40 SEK / kg NOx, el monitoreo de estas emisiones requiere la inversión en equipos de monitoreo, primero este impuesto afecto a grandes plantas de combustión, pero con el tiempo se expandió a plantas más pequeñas.

El problema que se vio fue que el impuesto a al NOx no alcanzaba suficientes sectores para que tenga un gran efecto, esto se debía porque la mayoría de emisiones de NOx de Suecia no venía de las plantas de combustión, como lo dice El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo “La mayoría de las emisiones de óxidos de nitrógeno provienen de otras fuentes no cubiertas por la carga; El tráfico (43%), las máquinas no de carretera (20%) y el transporte marítimo (18%)” (1998).

C) Otros

En el sector de tráfico se introduzco una diferenciación fiscal a los combustibles, la que ha tenido mayor éxito, se aplicaba según el contenido de plomo en el combustible, desde entonces la diferencia de impuesto entre uno y otro ha ido en aumento en varias etapas hasta que en 1994 la gasolina con plomo se había sustituido completamente.

2.2.1.6. Impuestos amientales: Latinoamérica

En el caso de América Latina gran parte de países tienen impuestos que gravan los combustibles, que podrían ser considerados tributos ambientales en el amplio concepto de este ya que su creación se realizó para fines recaudatorios principalmente. Existen otros tributos que gravan externalidades, por el ejemplo el caso de Chile que cuenta con varios mecanismos para la protección de sus recursos naturales,

como son las patentes mineras hasta permisos para la emisión de fuentes fijas de óxidos de nitrógeno (Ecología, 1997).

De igual manera Brasil ha implementado un sistema novedoso donde lo recaudado por concepto de la circulación de bienes y servicios, equivalente al IGV, es transferido a los municipios en base a criterios de gestión ambiental, dicho índice ecológico se calcula en función de las áreas protegidas en su territorio y de ponderaciones que dependen del manejo de dichas áreas (Oliva Perez, Rivadeneira Alava, Serrano Mancilla, & Martin Carrillo, 2011).

En el caso de Perú existe escasa doctrina nacional de la función extrafiscal, sobre nuestra potestad tributaria tenemos el Artículo 74° de la Constitución donde nos indica sobre la creación, modificación o derogación de tributos. El canon minero no vendría a ser un tributo ambiental, puesto que los recursos obtenidos por este se orientan a brindar servicios públicos.

2.2.1.7. Instrumentos Económicos

Estos instrumentos económicos son herramientas que se utilizan en la regulación ambiental que afectan el costo y beneficio, como ejemplo; en la rentabilidad de procesos o el precio de un producto, por lo que incide en las decisiones de tanto productores como consumidores.

Como sostiene Buñel (2003) el uso de instrumentos económicos con fines medioambientales ha sido propuesto por los economistas como la solución más eficiente para abordar problemas medioambientales.

Estos instrumentos son la intervención del Estado en la economía para mejorar el medio ambiente, por un lado, la estructura de los precios y competitividad de las empresas y por otro lado en los productores y consumidores intentando generar en ellos conciencia ambiental para que modifiquen sus conductas negativas.

Los instrumentos económicos deben ser usados como mecanismos de precios para obtener objetivos normativos. En el ámbito vehicular estos instrumentos tienen sus ventajas. Como nos dice Breithaupt (2006):

- Genera Ingresos para que puedan ser reinvertidos en medio ambiente.
- Refuerza el principio de quien contamina, paga. Pues al fijarse un rubro por el rodaje, ruido, emisiones, etc. los usuarios pagan por el costo de su transporte.
- Políticas de Incentivos, pueden ayudar a disminuir la demanda de transporte y sustituirla a favor del transporte público.
- Son Flexibles, es decir las empresas pueden acoplarse de mejor manera que a las imposiciones que establecen las regulaciones.

Y de la misma manera tienen sus desventajas como señala Breithaupt (2006)

- Antipatía pública al inicio, por lo general los ciudadanos tienen una reacción negativa a este nuevo tipo de rubros y aranceles.
- Incertidumbre respecto del nivel "correcto" del precio a cobrarse para internalizar la externalidad negativa generada, se requiere de mucho análisis y de mejoras en el proceso.
- Incertidumbre respecto de cuánto tiempo le tomara a la sociedad reaccionar y empezar a tomar conciencia de su consumo y contaminación, por ejemplo, el retiro del subsidio del combustible y por ende su alza puede no generar una reacción a corto plazo sino más bien a largo plazo.
- Ingresos inestables, debido a que dependen de la decisión de los agentes contaminadores, el ingreso no será regular, ni estable pues su base es endeble. La mejora en el objetivo ambiental genera la disminución en el ingreso.

Ejemplo de instrumentos económicos y sus medidas económicas.

ESTUDIO DE POSIBLES INCENTIVOS E INSTRUMENTOS ECONOMICOS		
Tipo de Incentivo o Desincentivo	Instrumentos Económicos	Medidas Económicas Seleccionadas
Desmotivar la propiedad de vehículos motorizados	Impuesto a la compra, o propiedad de vehículos	* Impuesto anual al vehículo * Impuesto por registro * Impuesto por reventa
	Restricción del número de vehículos y de nuevos registros	* Esquemas de subastas y pujas competitivas por las nuevas licencias. * Registro de propiedad del vehículo
Desmotivar el uso de vehículos motorizados	Impuesto al uso del vehículo	* Impuesto al combustible * Recargo al pagar en la estación
	Impuesto al uso vial	* Tarifas de estacionamientos * Peajes en la ciudad * Tarifación vial
Fomentar el cambio hacia el transporte público o no motorizado	Restricción del acceso a los centros o áreas especiales	* Peajes en los puentes * Peajes de cordón * Tarifación por congestión.
	Subsidios para el transporte Público	* Tarifas de transporte público subsidiadas * Subsidios para redes y operaciones de transporte público * Gastos deducibles de impuestos en transporte público
Alentar el uso de tecnologías de bajas emisiones e innovación	Impuesto a la compra, propiedad de vehículos	Diferenciación de impuestos de acuerdo a las emisiones.
	Impuesto al uso del Vehículo	* Impuestos al carbón y a la energía. * Recargos basados en las emisiones
	Impuesto al uso vial	Subsidios y rebajas en los impuestos a vehículos y tecnologías de bajas emisiones

Figura 1. Posibles Incentivos e Instrumentos Económicos (Breithaupt, 2006)

Para el caso de este estudio nos podemos centrar en el primer tipo de desincentivo, que es la de desmotivar la propiedad de vehículos motorizados, como su instrumento económico tenemos el impuesto a la compra o propiedad del vehículo y la restricción al número de vehículos.

Como medida económica para el primer caso tenemos un impuesto anual

al vehículo, impuesto por registro e impuesto por reventa, en el caso de Perú, si se cuenta con un impuesto vehicular que se paga a principios de año en base al valor del vehículo en el mercado, dicha lista la proporciona el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), y con una antigüedad no mayor a tres años.

En mi opinión, el segundo tipo de desincentivo se debe aplicar después de haber aplicado correctamente las primeras medidas económicas para el primer desincentivo, por lo cual se va motivando al uso de transporte menos contaminante, como bicicletas, autos eléctricos y el uso de transporte público. Para que se pueda dar esta medida se debe mejorar las vías públicas y el transporte público, crear vías exclusivamente para bicicleta y paraderos ecológicos solo ha vehículos que cumplan con parámetros establecidos de contaminación.

Si bien es cierto estamos atrasados en este tipo de materia, muchas personas comparten las mismas preocupaciones ecológicas, ya no podemos y no debemos ver solo a Tacna o Perú, debemos ver el efecto que nuestra contaminación tiene para el mundo, no podemos cerrarnos en burbujas y ser de ojos ciegos sobre lo que pasa a nuestro alrededor, ya varios países han tomado la iniciativa a un cambio por el bien del mundo y nosotros no nos podemos quedar atrás como un país incivilizados que solo piensa en sí mismo debemos llevar nuestro pensamiento internacionalmente trabajar con países vecinos.

2.2.2. Contaminación en Tacna

En la ciudad de Tacna si bien es cierto que no cuenta con empresas industriales enormes que contaminan el ambiente aun así es la única ciudad del Perú donde la contaminación del aire es producida casi al 100% por el parque automotor (Ministerio del Ambiente, 2016).

Tacna tiene varios problemas ambientales, como lo es el tratamiento de residuos sólidos, el mayor problemas que cuenta la ciudad es la

contaminación en el aire, como lo indica el Ministerio del ambiente en su Informe Nacional de la Calidad del Aire 2013 – 2014 (2016), se basan en dos tipos de fuentes contaminantes fijas y móviles, entiéndase por fijas las industrias como ladrilleras o pollerías, y por móviles se entiende el parque automotor (vehículos), como se puede apreciar en la figura dos (2) la ciudad de Tacna en contaminación de fuentes fijas cuenta como mayor porcentaje las PTS (partículas totales en suspensión).

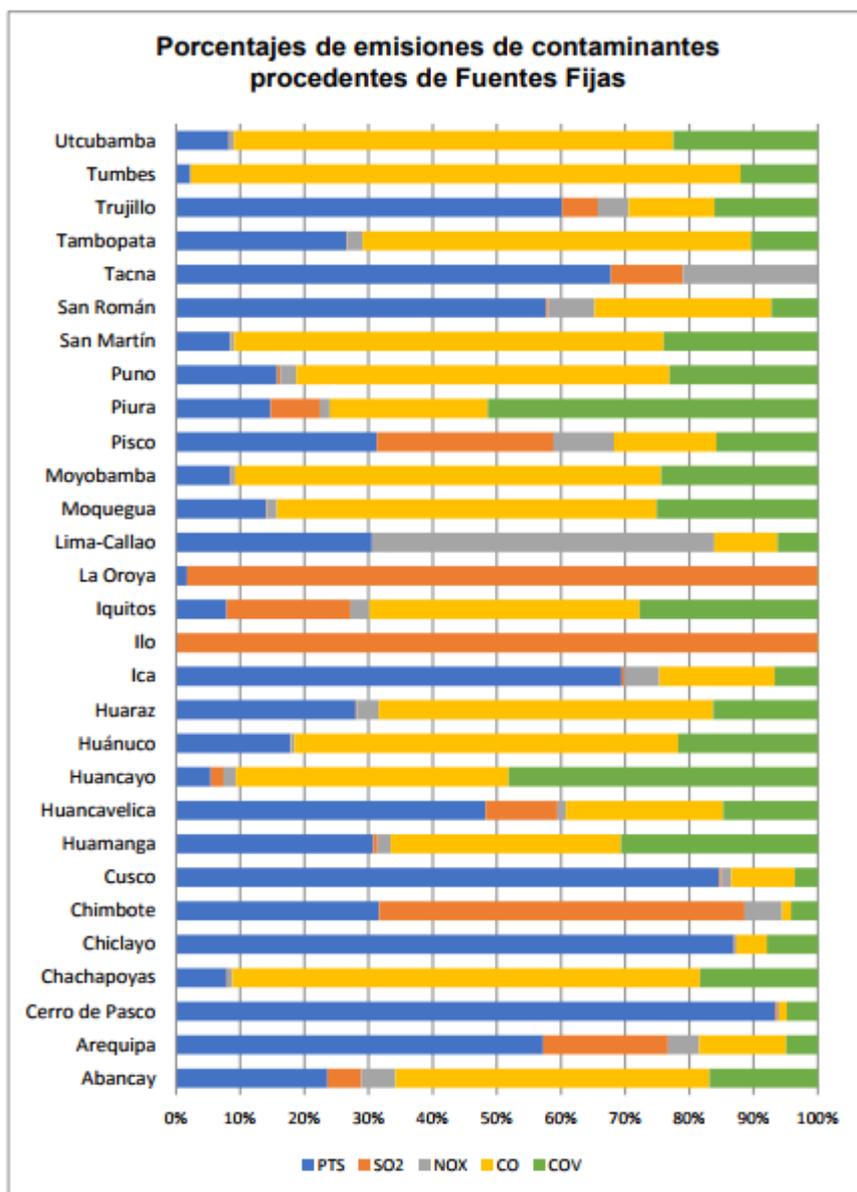


Figura 2. Porcentajes de emisiones contaminantes procedentes de fnt. fijas

Fuente: Planes de Acción a Limpiar el Aire y Planes de Acción para la mejora de la Calidad del Aire

Como se aprecia en la ciudad de Tacna el porcentaje por emisiones contaminantes procedentes de fuentes fijas con las PTS, la mayoría de estas emisiones son realizadas por las ladrilleras como fuente fija.

Por otro lado, si nos vamos a la contaminación hecha por fuentes móviles (vehículos) como se puede apreciar en la figura tres (3), en su mayoría la contaminación al aire es por el óxido de nitrógeno (NOx) emitido por el parque automotor.

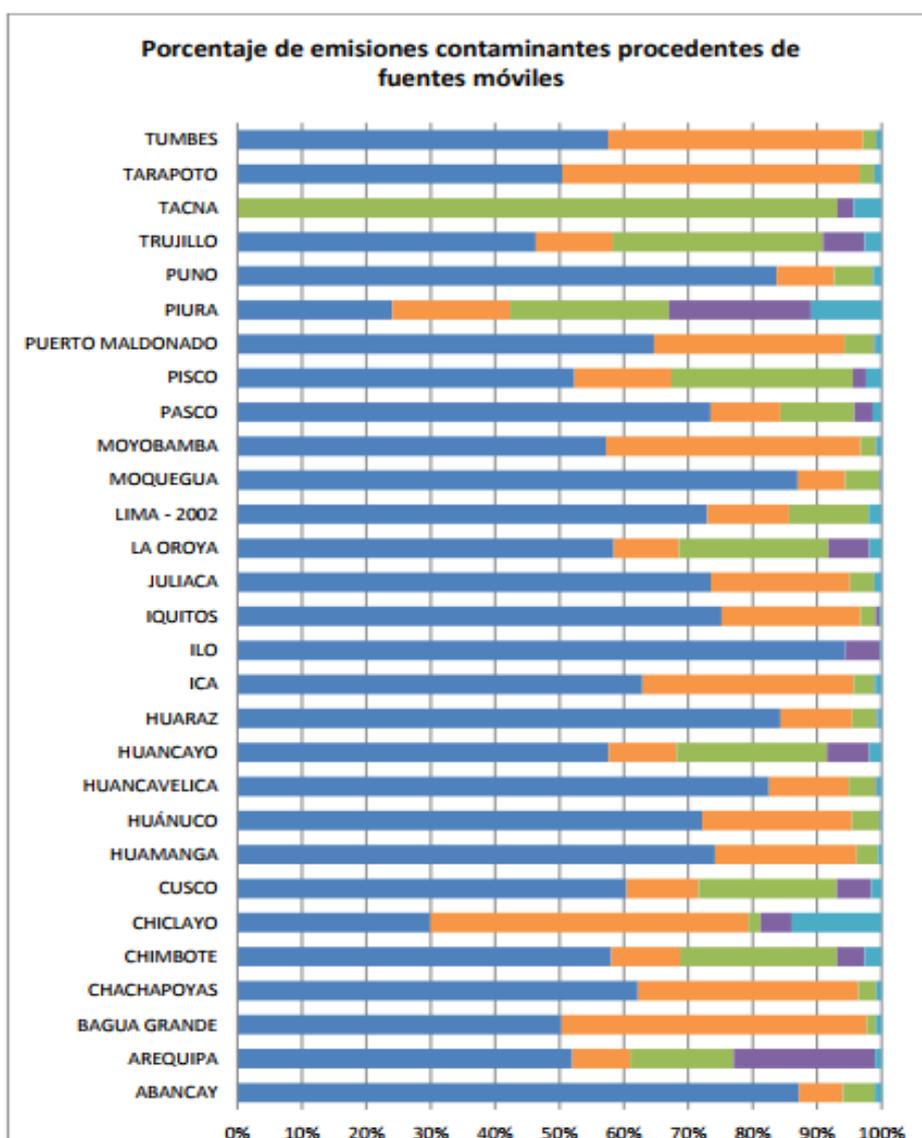


Figura 3. Porcentaje de emisiones contaminantes procedentes de fnt. móviles

Fuente: Planes de Acción a Limpiar el Aire y Planes de Acción para la mejora de la Calidad del Aire de las Zonas de Atención Prioritaria.

Como podemos ver el óxido de nitrógeno emitido por los vehículos es la mayor fuente de contaminación en fuentes móviles de la ciudad de Tacna, pero ¿Cuál es la diferencia de cantidad de contaminación entre fuentes fijas y móviles en la ciudad de Tacna? Como podrán apreciar en las figuras cuatro (4), cinco (5) y seis (6), la mayor fuente de contaminación del aire en la ciudad de Tacna son las fuentes móviles, es decir el parque automotor.

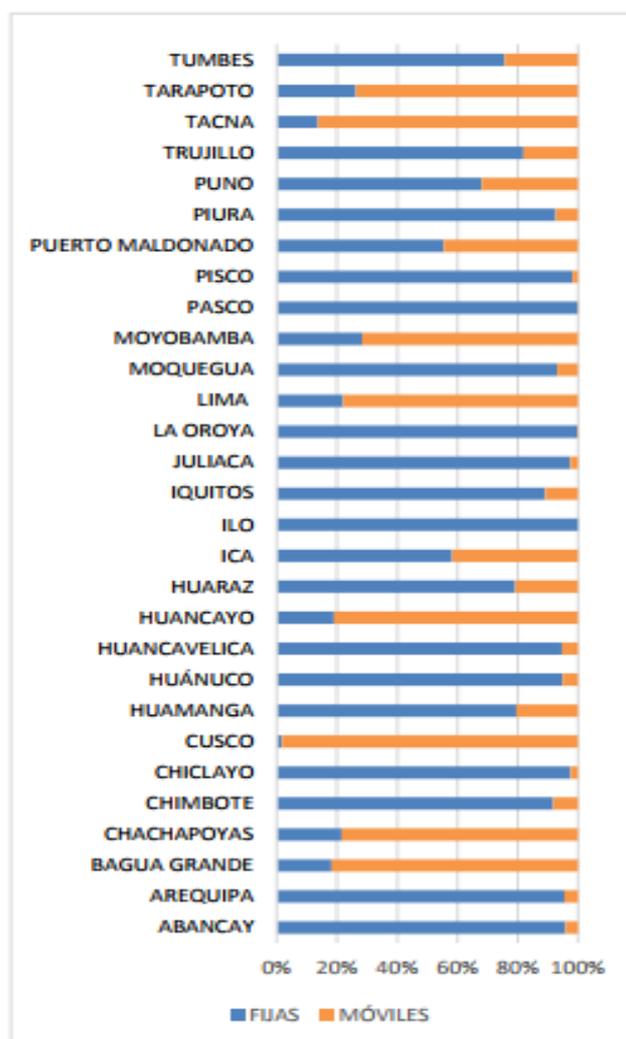


Figura 4. Porcentaje de emisiones de PTS/PM de fnt. fijas y fnt. móviles.

Fuente: Planes de Acción a Limpiar el Aire y Planes de Acción para la mejora de la Calidad del Aire de las Zonas de Atención Prioritaria

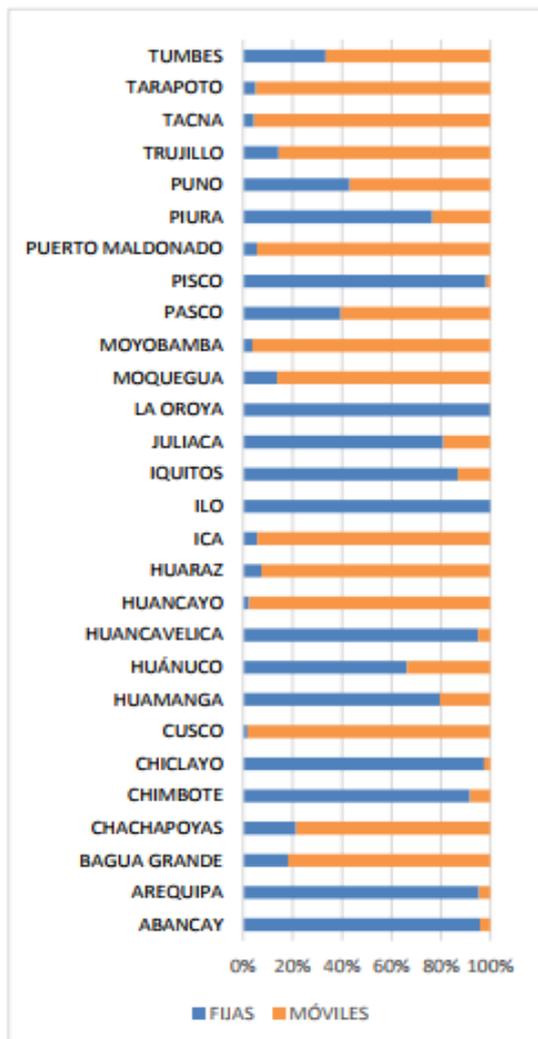


Figura 5. Porcentaje de emisiones de SO2 de fuentes fijas y fuentes móviles.

Fuente: Planes de Acción a Limpiar el Aire y Planes de Acción para la mejora de la Calidad del Aire de las Zonas de Atención Prioritaria.

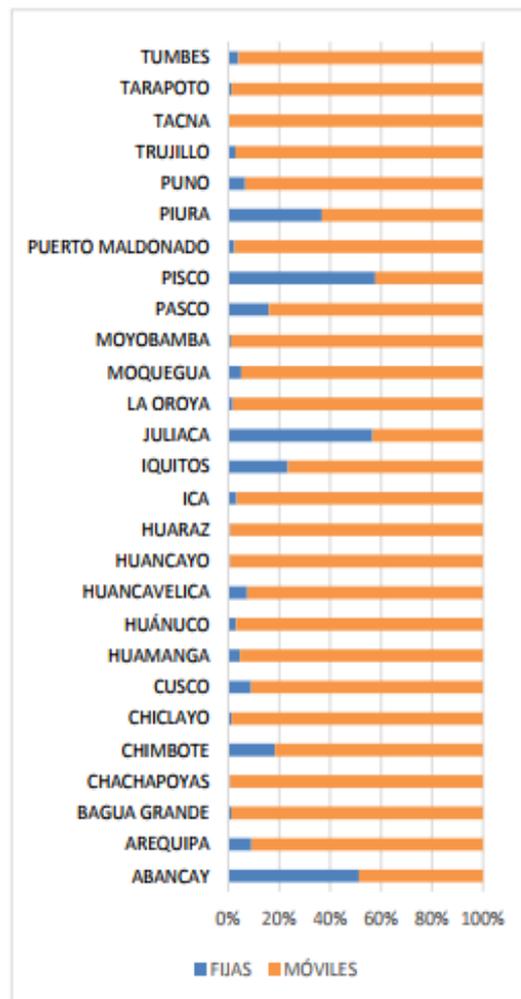


Figura 6. Porcentaje de emisiones de NOx de fuentes fijas y fuentes móviles.

Fuente: Planes de Acción a Limpiar el Aire y Planes de Acción para la mejora de la Calidad del Aire de las Zonas de Atención Prioritaria

Como se puede llegar a observar, la mayor contaminación al aire en la ciudad de Tacna son las emisiones realizadas por fuentes móviles (parque automotor), estas emisiones dañan la salud de la población y afectan al medio ambiente.

Como no dice el Diario La República (2014) que el Gobierno Regional

detecto que el nivel de contaminación del aire por efecto de la circulación de los vehículos duplica los límites establecidos en los Estándares de Calidad Ambiental (ECA).

El especialista José Vicente detalló que las partículas producidas por la combustión de diesel y otros carburantes son elevadas. En estos casos se halló entre 41 y 60 microgramos de partículas por metro cúbico de aire (ug/m³), cuando según los ECA, el máximo debe ser 25 ug/m³.

José Vicente nos dice: “El parque automotor tiene que renovarse para reducir estas cifras”.

2.2.2.1. Zonas de Atención Prioritaria (ZAP)

Las zonas de atención prioritaria (en adelante ZAP) son zonas que cuenten con centros poblados o poblaciones mayores de 250,000 habitantes o una densidad poblacional por hectárea que justifiquen su atención prioritaria o con presencia de actividades socioeconómicas con influencia significativa sobre la calidad del aire.

Son definidas en el literal h) del artículo 3 del Título I del Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental del Aire aprobado mediante Decreto Supremo N.º 074-2001-PCM. En el artículo 20 del Capítulo 2 del Título III, señala que en el Anexo 4 se listan las 13 ZAP, las cuales son: Arequipa, Chiclayo, Chimbote, Cusco, Huancayo, Ilo, Iquitos, La Oroya, Lima-Callao, Pisco, Piura, Trujillo, Cerro de Pasco.

Así mismo establece que el MINAM puede determinar por propia iniciativa o a solicitud de autoridades sectoriales, regionales o locales, la clasificación de nuevas ZAP. Bajo esta base normativa, el MINAM calificó mediante Resolución Ministerial N.º 339-2012-MINAM dieciocho (18) nuevas ZAP, y estas son: Abancay, Cajamarca, Chachapoyas, Coronel Portillo, Huamanga, Huancavelica, Huánuco,

Huaraz, Ica, Mariscal Nieto, Moyobamba, Puno, San Román, Tacna, Tambopata, Tarapoto, Tumbes y Utcubamba que, sumadas a las 13 anteriores, hacen un número de 31 ZAP.

2.3. Definición de términos básicos.

- **Tributo**
Se entiende por tributo que es una prestación en forma monetaria que el Estado exige con el objetivo de obtener recursos para enfrentar sus gastos y satisfacer las necesidades públicas (SUNAT, 1996).
- **Impuestos**
Los impuestos son casi tan antiguos como el mismo hombre, su origen se remonta a la época primitiva, donde se hacían ofrendas a los dioses o soberanos en forma de tributos a cambio de “beneficios”. El legado más grande que nos han dejado la cultura mesopotámica es el Código de Hammurabi donde encontramos antecedentes del origen de los impuestos (Gómez Velázquez, 2010).
- **Tasas**
Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente. No es tasa el pago que se recibe por un servicio de origen contractual (Ministerio de Economía y Finanzas).
- **Arbitrios**
Son tasas que se pagan por la prestación o mantenimiento de un servicio público.
- **Derechos**
Son tasas que se pagan por la prestación de un servicio administrativo público o el uso o aprovechamiento de bienes

públicos.

- **Licencias**

Son tasas que gravan la obtención de autorizaciones específicas para la realización de actividades de provecho particular sujetas a control o fiscalización.

- **Tributos ambientales**

Son tributos que responden al imperativo ambiental, al adecuarse a principios consagrados y bien establecidos a nivel internacional como el de “quien contamina, paga”, o el principio de responsabilidad del usuario (Carrera Poncela & Movéllan Vazques , 2007).

- **Externalidades**

Como nos dice la Universidad Carlos III de Madrid (2009) en su curso de Fundamentos de la Economía, tema 7, las externalidades son cuando una persona participa en una actividad que influye en el bienestar de terceros y estos ni pagan ni reciben compensaciones por estos efectos no queridos.

- **Impuestos ambientales**

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2005) nos dice que los impuestos ambientales son aquel cuya base imponible es una unidad física, o una aproximación, que tiene un impacto negativo específico comprobado en el medio ambiente.

- **Contaminación**

Se denomina contaminación a la presencia en el ambiente de cualquier agente químico, físico o biológico nocivos para la salud o el bienestar de la población, de la vida animal o vegetal.

- **Óxidos de nitrógeno (NOx)**

Como nos indica el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de España (2007) se trata de

una sustancia de color amarillento, que se forma en los procesos de combustión en los vehículos motorizados y las plantas eléctricas.

- **PTS**

Las partículas en suspensión son todas las partículas sólidas y líquidas que se encuentran suspendidas en el aire, la mayor parte de las cuales suponen un peligro. Esta mezcla compleja contiene, entre otras cosas, polvo, polen, hollín, humo y pequeñas gotas.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1. Hipótesis General

La aplicación de la Tributación Ambiental reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 – 2014.

3.2. Hipótesis Específicas

El nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental afecta de forma negativa a la contaminación del parque automotor.

La base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación.

El nivel de aceptación de la población sobre la tributación ambiental tiene una influencia negativa a la contaminación del parque automotor.

3.3. Tipo de Investigación.

3.3.1. Investigación Básica

El presente trabajo de investigación se considera una investigación de tipo básica, en razón que propondré un modelo de tributo ambiental para aplicar en la ciudad de Tacna.

3.4. Diseño de Investigación.

Por la naturaleza del estudio que estoy planteando reúne las condiciones óptimas para ser una investigación longitudinal, ya que utilizare datos de los años 2013 y 2014.

3.5. Población y muestra.

3.5.1. Población

Por el momento no hay una relación exacta de cuantos vehículos existen en la ciudad de Tacna, sin embargo, el objetivo de la investigación es medir la contaminación hecha por todo el parque automotor, lo cual si se cuenta datos de la contaminación hecha.

3.5.2. Muestra

Para determinar la muestra óptima a investigar se utilizó la fórmula del muestreo aleatorio simple, para estimar proporciones cuando no se conoce la población, formula que se detalla a continuación:

$$n = \frac{Z^2 PQ}{e^2}$$

Donde:

Z = Valor de la abscisa de la curva normal para una probabilidad del 90% de confianza, cuyo valor de $z=1.64$, la confianza tiene el siguiente rango de variación

$$99\% \leq \text{confianza} \leq 90\%.$$

P = Proporción (0.5)

Q = Proporción (0.5)

e = Margen de error 10%.

n = Tamaño óptimo de muestra.

Dando como resultado el tamaño de muestra de 68 personas a encuestar.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

3.6.1. Técnicas

La principal técnica que se utilizara para la siguiente investigación es:

- Encuesta

3.6.2. Instrumento

Para el proceso de la información se utilizará el siguiente instrumento:

- Cuestionario

3.7. Técnicas de procesamiento de datos.

El procesamiento de datos se hará de forma automatizada con la utilización de medios informáticos. Para ello, se utilizarán:

El soporte informático SPSS 20 Edition, paquete con recursos para el análisis descriptivo de las variables y para el cálculo de medidas inferenciales; y Excel, aplicación de Microsoft Office, que se caracteriza por sus potentes recursos gráficos y funciones específicas que facilitarán el ordenamiento de datos.

Las acciones específicas en las que se utilizaran los programas mencionados son las siguientes:

En lo que respecta a Excel:

Registro de información sobre la base de los formatos aplicados. Este procedimiento permitirá configurar la matriz de sistematización de datos que se adjuntará al informe.

- Elaboración de tablas de frecuencia absoluta y porcentual,

gracias a que Excel cuenta con funciones para el conteo sistemáticos de datos estableciéndose para ello criterios predeterminados.

- Elaboración de los gráficos circulares que acompañarán los cuadros que se elaborarán para describir las variables. Estos gráficos permitirán visualizar la distribución de los datos en las categorías que son objeto de análisis.

Las tablas y gráficos elaborados en Excel, serán trasladados a Word, para su ordenamiento y presentación final.

En cuanto al SPSS 23 Edition.

- Elaboración de las tablas de doble entrada que permitirá ver el comportamiento conjunto de las variables según sus categorías y clases.
- Desarrollo de la prueba Chi cuadrado (χ^2) y cálculo de la probabilidad asociada a la prueba.

Al igual que con Excel, las tablas y los análisis efectuados serán trasladados a Word, para su ordenamiento y presentación final.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación de Resultados.

El presente trabajo de investigación se realizó en la ciudad de Tacna, se encuestó a las personas que tuvieran vehículo y lo usaran de forma cotidiana. Cabe aclarar que la muestra con la que se trabajó no es una muestra representativa.

El análisis se realizó considerando los contenidos del marco teórico y en relación con los objetivos, las variables, e indicadores de la investigación. A fin de recolectar la información necesaria para el trabajo de investigación se utilizaron encuestas a fin de obtener los datos necesarios sobre la población en general y como se sentían sobre los tributos ambientales y la contaminación.

Analizar los resultados significa: describir, interpretar y discutir los datos numéricos que se disponen en los cuadros estadísticos resultantes del procesamiento de datos. Se analizaron el conocimiento sobre la tributación ambiental de la población de Tacna, siendo como primera acción aplicar una encuesta con escala de Likert.

Luego se preparó el análisis de la información obtenida, se procedió al análisis estadístico de las variables materia de este estudio, para ello utilizando el programa estadístico SPSS 23.0 y algunas subrutinas programadas en EXCEL.

Concluyendo la recolección de información del trabajo de campo a fin de analizar sobre la tributación ambiental y la contaminación del parque automotor. Culminando este acto se procedió a procesar la información, cuyos resultados se presentan a continuación.

4.2. Análisis e interpretación de resultados

4.2.1. Tributación Ambiental

Tabla 1

Termino de tributación ambiental para la población de Tacna

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	4	5.88%	5.88%
Desacuerdo	8	11.76%	17.65%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	20	29.41%	47.06%
Acuerdo	26	38.24%	85.29%
Totalmente acuerdo	10	14.71%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 1 como en la figura 7 se observa que, la gran mayoría de la muestra, el 52.94%, está de acuerdo con mi definición sobre que es un tributo ambiental, mientras que el 47.06% está en desacuerdo y/o ni acuerdo con la definición proporcionada, por lo tanto, puedo interpretar que la población tiene un ligero entendimiento sobre la definición de lo que viene hacer un tributo ambiental.

Tabla 2

Principio quien contamina paga

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	5	7.35%	7.35%
Desacuerdo	10	14.71%	22.06%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	17	25.00%	47.06%
Acuerdo	24	35.29%	82.35%
Totalmente acuerdo	12	17.65%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 2 y figura 8 se observa que, la población está en su mayoría, un 52.94%, en la definición sobre el principio de “quien contamina paga” que nos dice que el costo a las medidas requeridas para la reducción o eliminación de la contaminación debe ser cubierta por el contaminador.

Tabla 3

En Perú existe un tributo considerado tributo ambiental

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	8	11.76%	11.76%
Desacuerdo	11	16.18%	27.94%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	20	29.41%	57.35%
Acuerdo	12	17.65%	75.00%
Totalmente acuerdo	17	25.00%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 3 y figura 9 se observa que, la población en general, un 42.65%, está de acuerdo o totalmente acuerdo en que existe en Perú algún tipo de tributo ambiental, mientras que el 57.35% no sabe y está en desacuerdo sobre la existencia de un tributo ambiental. Si la mayoría sabe que no existe algún tipo de tributo ambiental, tal vez su falta de aplicación sea que se desconoce su fin o la herramienta que es, para combatir la contaminación.

Tabla 4
Existen parámetros para medir cuanto contamina su vehículo

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	9	13.24%	13.24%
Desacuerdo	12	17.65%	30.88%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	17	25.00%	55.88%
Acuerdo	14	20.59%	76.47%
Totalmente acuerdo	16	23.53%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 4 y figura 10 se observa que, la población en un 44.12%, sabe que existe la formas de medir la contaminación de un vehículo, mientras que el 55.88% no concuerda con tal afirmación. Suponiendo que la población en general desconoce el control de humos que se realiza a los vehículos.

Tabla 5
Un vehículo antiguo contamina más que uno nuevo

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	10	14.71%	14.71%
Desacuerdo	6	8.82%	23.53%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	23	33.82%	57.35%
Acuerdo	20	29.41%	86.76%
Totalmente acuerdo	9	13.24%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 5 y figura 11 se observa que, la población, en un 42.65% está de acuerdo con la afirmación que un vehículo antiguo contamina más que uno moderno, mientras que el 57.35% no está de acuerdo con la afirmación.

Tabla 6

Realizo un control técnico continuo de mi vehículo

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	6	8.82%	8.82%
Desacuerdo	7	10.29%	19.12%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	27	39.71%	58.82%
Acuerdo	11	16.18%	75.00%
Totalmente acuerdo	17	25.00%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 6 y figura 12 se observa que, la población en un 41.18% realiza un mantenimiento continuo de su vehículo, mientras que el 58.82% no realiza este mantenimiento. Estos resultados se pueden comparar con los de la tabla 4 y figura 10 donde un porcentaje similar no sabía sobre la medición de contaminación de los vehículos.

Tabla 7

Conozco algún tributo que grave a la contaminación

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	7	10.29%	10.29%
Desacuerdo	4	5.88%	16.18%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	21	30.88%	47.06%
Acuerdo	24	35.29%	82.35%
Totalmente acuerdo	12	17.65%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 7 y figura 13 se observa que, la población en un 52.94% al parecer conoce de algún tributo que grave la contaminación, mientras que el 47.06% desconoce algún tributo ambiental.

Tabla 8

Conozco los tributos a pagar por tener un vehículo nuevo en Tacna

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	10	14.71%	14.71%
Desacuerdo	11	16.18%	30.88%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	16	23.53%	54.41%
Acuerdo	16	23.53%	77.94%
Totalmente acuerdo	15	22.06%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 8 y figura 14 se observa que, el 45.59% conoce sobre los tributos que tiene que pagar al momento de comprar un vehículo, mientras que el 54.41% desconoce de dichos tributos.

Tabla 9

Conozco de algún país que utiliza impuestos ambientales

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	8	11.76%	11.76%
Desacuerdo	7	10.29%	22.06%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	17	25.00%	47.06%
Acuerdo	19	27.94%	75.00%
Totalmente acuerdo	17	25.00%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 9 y figura 15 se observa que, el 52.94% de personas encuestadas dicen que, si conocen algún país que utilice tributos ambientales, mientras que el 47.06% desconoce. Esto puede ser comparado con los resultados de la tabla 7 y figura 13, donde la población en su mayoría dice conocer algún tributo ambiental.

4.2.2. Contaminación del parque automotor

Tabla 10

Usted conoce sobre que partículas emite un solo vehículo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	8	11.76%	11.76%
Desacuerdo	6	8.82%	20.59%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	14	20.59%	41.18%
Acuerdo	22	32.35%	73.53%
Totalmente acuerdo	18	26.47%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 10 y figura 16 se observa que, el 58.82% de la población dice que conoce sobre las partículas que emiten los vehículos y el 41.18% dice que desconoce sobre las partículas que emiten los vehículos.

Tabla 11

Sabe sobre los daños que estas partículas hacen al cuerpo humano

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	10	14.71%	14.71%
Desacuerdo	10	14.71%	29.41%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	19	27.94%	57.35%
Acuerdo	14	20.59%	77.94%
Totalmente acuerdo	15	22.06%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 11 y figura 17 se observa que, el 42.65% de la población conoce sobre los daños que las partículas causan a una persona, mientras que el 29.41% desconoce los daños que estas partículas le hacen a la población y un 27.94% se encuentran en el grupo de los ni/ni.

Tabla 12*Sabe sobre los daños que estas partículas hacen al ambiente*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	13	19.12%	19.12%
Desacuerdo	10	14.71%	33.82%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	15	22.06%	55.88%
Acuerdo	21	30.88%	86.76%
Totalmente acuerdo	9	13.24%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 12 y figura 18 se observa que, la población en un 44.12% conoce sobre los daños que la contaminación le hace al ambiente, mientras que el 55.88% desconoce estos daños, quizás si se conociera mas como afecta a las personas y al ambiente la implementación de tributos ambientales no estaría tan atrasada en el Perú.

Tabla 13*Tacna se encuentra en una zona de atención prioritaria*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	4	5.88%	5.88%
Desacuerdo	5	7.35%	13.24%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	22	32.35%	45.59%
Acuerdo	24	35.29%	80.88%
Totalmente acuerdo	13	19.12%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 13 y figura 19 se observa que, la población en un 54.41% concuerdan que Tacna está en una zona de atención prioritaria por la contaminación que esta tiene, mientras que el 13.24% no están de acuerdo con dicha afirmación y un 32.35% están en el grupo de los ni/ni.

Tabla 14*Conozco sobre la contaminación que emite los vehículos de Tacna*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	10	14.71%	14.71%
Desacuerdo	8	11.76%	26.47%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	9	13.24%	39.71%
Acuerdo	17	25.00%	64.71%
Totalmente acuerdo	24	35.29%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 14 y figura 20 se observa que, la población en un 60.29% dice conocer sobre la cantidad de contaminación emitida por el parque automotor mientras que el 39.71% dicen no conocerla.

Tabla 15*La contaminación de los carros es mayor a otra fuente*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	11	16.18%	16.18%
Desacuerdo	7	10.29%	26.47%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	23	33.82%	60.29%
Acuerdo	16	23.53%	83.82%
Totalmente acuerdo	11	16.18%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 15 y figura 21 se observa que, la población en un 39.71% está de acuerdo que la contaminación realizada por los vehículos es mayor a la realizada por las ladrilleras, mientras que un 26.47% no está de acuerdo y un 33.82 se encuentra en el grupo de los ni/ni.

Tabla 16*Soy consciente que a largo plazo la contaminación será un problema*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	8	11.76%	11.76%
Desacuerdo	10	14.71%	26.47%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	16	23.53%	50.00%
Acuerdo	18	26.47%	76.47%
Totalmente acuerdo	16	23.53%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 16 y figura 22 se observa que, la población en un 50% es consciente que la contaminación va hacer un grave problemas en el futuro, mientras que un 26.47% están en desacuerdo y un 23.53% se encuentra en el grupo de los ni/ni.

Tabla 17*Conozco el efecto de las emisiones de NOx sobre mi salud*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	4	5.88%	5.88%
Desacuerdo	6	8.82%	14.71%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	24	35.29%	50.00%
Acuerdo	17	25.00%	75.00%
Totalmente acuerdo	17	25.00%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 17 y figura 23 se observa que, la población en un 50% conocen sobre los daños que el óxido de nitrógeno (NOx) le puede hacer a la salud de una persona, mientras que un 14.71% nos dice que las desconoce y un 35.29% se encuentran en el grupo de los ni/ni.

Tabla 18*La contaminación crea enfermedades que dañan el sist.respiratorio*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	10	14.71%	14.71%
Desacuerdo	12	17.65%	32.35%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	13	19.12%	51.47%
Acuerdo	13	19.12%	70.59%
Totalmente acuerdo	20	29.41%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 18 y figura 24 se observa que, la población en un 48.53% está de acuerdo que la contaminación genera problemas al sistema respiratorio, mientras que un 51.47% difieren de dicha afirmación.

Tabla 19*Las enfermedades afectan a la economía de las personas*

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	5	7.35%	7.35%
Desacuerdo	14	20.59%	27.94%
Ni acuerdo / ni desacuerdo	18	26.47%	54.41%
Acuerdo	16	23.53%	77.94%
Totalmente acuerdo	15	22.06%	100.00%
Total	68	100%	

Fuente: Encuesta realizada a la población de Tacna

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

En la tabla 19 y figura 25 se observa que, la población en un 45.59% están de acuerdo que el incremento de las enfermedades respiratorias por la contaminación afecta a la economía de las personas, mientras que un 27.94% no están de acuerdo con dicha afirmación y un 26.47% se encuentra en el grupo de los ni/ni.

4.3. Contraste de hipótesis.

4.3.1. Contrastación de Hipótesis General

I. Planteamiento de la Hipótesis

Ho: La aplicación de la Tributación Ambiental no reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 - 2014

H1: La aplicación de la Tributación Ambiental reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 - 2014

II. Nivel de significancia

Alfa = α = 5%

III. Prueba estadística

T para muestras relacionadas

IV. Regla de decisión

Si P-Valor < nivel de significancia → Rechazo de Ho.

V. Cálculo de estadístico

Tabla 20*Prueba de muestras relacionadas.*

	Diferencias relacionadas					t	gl	Sig. (bilateral)	
	Media	Desviación típ.	Error típ. de la media	95% Intervalo de confianza para la diferencia					
				Inferior	Superior				
Par 1	Preferencia antes del impuesto - Preferencia después del impuesto	,54412	,55808	,06768	,40903	,67920	8,040	67	,000

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 21*Preferencia antes del impuesto *Preferencia después del impuesto.*

	Preferencia después del impuesto		Total	
	1	2		
Preferencia impuesto	antes del 1	12	2	14
	2	39	15	54
Total		51	17	68

Fuente: Elaboración Propia

VI. Conclusiones

Tomando en cuenta las tablas podemos concluir con nivel de confianza del 95% de que existen evidencias estadísticas para rechazar la hipótesis nula (H_0) y se concluye en aceptar la hipótesis alterna (H_1). Por tanto, la aplicación de la Tributación Ambiental reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 – 2014.

4.3.2. Contrastación de Hipótesis Específicas

4.3.2.1. Primera Hipótesis

I. Planteamiento de la Hipótesis: Primera Hipótesis

Ho: El nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental no afectara de forma negativa a la contaminación del parque automotor

H1: El nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental afecta de forma negativa a la contaminación del parque automotor

II. Nivel de significancia

Alfa = α = 5%

III. Prueba estadística

T para muestras relacionadas

IV. Regla de decisión

Si P-Valor < nivel de significancia → Rechazo de Ho.

V. Cálculo de estadístico

Tabla 22

Resumen sobre el conocimiento de la población sobre la tributación

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	.570	.325	.314	5.24212

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 23

ANOVA sobre el conocimiento de la población sobre la tributación

Modelo	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1 Regresión	871.275	1	871.275	31.706	.000
Residual	1813.666	66	27.480		
Total	2684.941	67			

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 24

Coefficientes del conocimiento de la población sobre la tributación

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados		
	B	Error típ.	Beta	t	Sig.
1 (Constante)	19.365	2.595		7.463	.000
Nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental	1.398	.248	.570	5.631	.000

Fuente: Elaboración Propia

VI. Conclusiones

Tomando en cuenta las tablas podemos concluir con nivel de confianza del 95% de que existen evidencias estadísticas para rechazar la hipótesis nula (H_0) y se concluye en aceptar la hipótesis alterna (H_1). Por tanto, el nivel de conocimiento de la población en general afecta de forma negativa a la contaminación hecha por el parque automotor de Tacna.

4.3.2.2. Segunda Hipótesis

I. Planteamiento de la Hipótesis: Segunda Hipótesis

Ho: La base imponible del tributo no influye en la medición de la contaminación

H1: La base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación

II. Nivel de significancia

Alfa = α = 5%

III. Prueba estadística

T para muestras relacionadas

IV. Regla de decisión

Si P-Valor < nivel de significancia → Rechazo de Ho.

V. Cálculo de estadístico

Tabla 25

Resumen de la influencia de la base imponible en la medición de la contaminación

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	.486	.237	.225	2.40487

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 26

ANOVA de la influencia de la base imponible en la medición de la contaminación

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	118.238	1	118.238	20.444	.000
	Residual	381.703	66	5.783		
	Total	499.941	67			

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 27

Coefficientes de la influencia de la base imponible en la medición de la contaminación

Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados		Sig.
		B	Error típ.	Beta	t	
1	(Constante)	4.982	1.154		4.317	.000
	Base imponible del Tributo Ambiental	.515	.114	.486	4.522	.000

Fuente: Elaboración Propia

VI. Conclusiones

Tomando en cuenta las tablas podemos concluir con nivel de confianza del 95% de que existen evidencias estadísticas para rechazar la hipótesis nula (H₀) y se concluye en aceptar la hipótesis alterna (H₁). Por tanto, la base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación.

4.3.2.3. Tercera Hipótesis

I. Planteamiento de la Hipótesis: Tercera Hipótesis

Ho: El nivel de aceptación de la población sobre la tributación ambiental tiene una influencia negativa a la contaminación del parque automotor

H1: El nivel de aceptación de la población sobre la tributación ambiental tiene una influencia negativa a la contaminación del parque automotor

II. Nivel de significancia

Alfa = α = 5%

III. Prueba estadística

T para muestras relacionadas

IV. Regla de decisión

Si P-Valor < nivel de significancia → Rechazo de Ho.

V. Cálculo de estadístico

Tabla 28

Resumen del nivel de aceptación sobre la tributación ambiental y su influencia negativa en la contaminación

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	.589	.347	.337	5.15259

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 29

ANOVA del nivel de aceptación sobre la tributación ambiental y su influencia negativa en la contaminación

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	932.696	1	932.696	35.131	.000
	Residual	1752.245	66	26.549		
	Total	2684.941	67			

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 30

Coefficientes del nivel de aceptación sobre la tributación ambiental y su influencia negativa en la contaminación

Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados			
		B	Error típ.	Beta	t		Sig.
1	(Constante)	19.450	2.456		7.919		.000
	Aceptación de la población acerca de la Tributación Ambiental	1.394	.235	.589	5.927		.000

Fuente: Elaboración Propia

VII. Conclusiones

Tomando en cuenta las tablas podemos concluir con nivel de confianza del 95% de que existen evidencias estadísticas para rechazar la hipótesis nula (H_0) y se concluye en aceptar la hipótesis alterna (H_1). Por tanto, el nivel de aceptación de la población sobre la tributación ambiental si tiene una influencia negativa a la contaminación del parque automotor.

4.4. **Discusión de Resultados**

Como se sabe la finalidad de esta investigación, en cuanto a la hipótesis general, era de disminuir la contaminación del aire producido por el parque automotor en la ciudad de Tacna aplicando la tributación ambiental. Esta hipótesis fue demostrada aplicando métodos estadísticos correspondientes, tomando encuestas a la población sobre la contaminación y la tributación ambiental, y tomando datos de informes del ambiente por los propios organismos del Estado.

Por ello Cristina Gonzáles Camazón (2016) en su tesis “La Fiscalidad Verde. Creación de nuevos tributos sobre emisiones y residuos” nos menciona la necesidad de impuestos medioambientales para poner freno al deterioro del ambiente, que graven las emisiones y residuos dañinos, llevando estas externalidades al costo de producción y/o a que paguen los que contaminen, haciendo un cambio de conducta necesario para combatir la contaminación y la búsqueda de nuevas tecnologías menos contaminantes.

4.5. **Propuesta de Tributo Ambiental**

Como aportación se da una propuesta de tributo ambiental que se puede aplicar en la ciudad de Tacna o Perú.

Primero.

Modificar el Art. 30° de la Ley de Tributación Municipal Decreto N° 776, que dice que el impuesto vehicular debe gravar la propiedad de vehículos automóviles, camionetas y station wagons con antigüedad no mayor a tres años. A que el impuesto vehicular debe gravar vehículos con antigüedad mayor a 3 tres años.

Segundo.

Agregar al Art. 32° de la Ley de Tributación Municipal Decreto N° 776, a la base imponible del impuesto la emisión de partículas dañinas al

medio ambiente y personas.

Tercero.

Modificar el Art. 33° de la Ley de Tributación Municipal Decreto N° 776, donde indica que la tasa del impuesto es del 1% aplicable al valor del vehículo y que no podrá ser inferior al 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero del año correspondiente. A que la tasa del impuesto debe ser del 10% del valor del vehículo y no podrá ser menor al 15% de la UIT vigente al 1 de enero del año correspondiente.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

PRIMERA:

En la ciudad de Tacna poco entendimiento sobre la tributación ambiental existe en la ciudad, por tal motivo no saben sobre los efectos que estos tienen al combatir la contaminación, si se supiera más sobre métodos y los efectos que conlleva, la población reclamaría a sus autoridades.

SEGUNDA:

Se tiene poco entendimiento sobre la contaminación en la ciudad, se sabe que los carros contaminan, pero no a que nivel, ni en qué lugar nos encontramos en contaminación del aire frente a otras ciudades.

TECERA:

La aplicación de nuevos tributos podría alterar a la población, por su propio desentendimiento del tema y poca fe a los funcionarios del gobierno. A esto se puede agregar que al aplicarse los tributos ambientales no se va a poder percibir el servicio que ellos pagan puesto que estos tributos son para cambiar la conducta y que haya menos contaminación.

5.2. RECOMENDACIONES

PRIMERA

Hacer inclusión tributaria en la Ciudad de Tacna, la población debe saber que sus aportaciones ayudan a la población, presentar ideas novedosas como lo es la tributación ambiental y dar a conocer sus resultados en otras ciudades del mundo.

SEGUNDA

Se debe invertir en mejorar el parque automotor, el estado debe dar incentivos para renovar los vehículos, tanto transporte público como privado. Utilizar otros medios de transporte como bicicletas o compartir los vehículos, y llevar una regular revisión sobre las emisiones de su vehículo.

TERCERA

Como indica Pigou, el estado tiene la obligación de ver sobre el bienestar de la población y actuar como mejor parezca para mejorar la calidad de vida con una reforma tributaria apuntando a la protección, mantención y reducción de contaminación hecha por la población e industrias, si bien es cierto la población es reacia al aumento de tributos con una educación sobre estos nuevos tributos y hacia dónde van dirigidos puede llegarse a dar un cambio en el daño que se hace al ambiente.

Bibliografía

- EUROSTAT. (2013). *Environmental taxes – A statistical*. Obtenido de <https://www.cbd.int/financiam/fiscalenvirom/eu-taxguide.pdf>
- Breithaupt, M. (2006). *Instrumentos Economicos. Ministerio Federal De Cooperación Económica Y Desarrollo; Proyecto Sectorial En Política De Transporte*. Obtenido de http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB1_Institutional-and-Policy-Orientation/GIZ_SUTP_SB1d-Economic-Instruments_ES.pdf
- Carrera Poncela, A., & Movéllan Vazques , A. (Noviembre de 2007). *Aspectos económico-jurídicos y análisis descriptivo de la tributación ambiental en Latinoamérica*. Obtenido de <http://www.ciberoamericana.com/documentos/tributacionambiental.pdf>
- Diario La Republica. (22 de Julio de 2014). *Contaminación del aire en Tacna supera límite máximo*. Obtenido de <http://larepublica.pe/22-07-2014/contaminacion-del-aire-en-tacna-supera-limite-maximo>
- Ecología, I. N. (1997). <http://www.cepal.org>. Obtenido de http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/4/31914/ECONOMIA_AMBIENTAL_LECCIONES_DE_AL.pdf
- EUROPEAN COMMISSION. (28 de Julio de 1996). *Manual: Statistics on Environmental Taxes*. Obtenido de <http://www.jarass.com/atw-forschung.de/dat/pub/0000/ecommission.pdf>
- European Enviromental Agency. (1996). *Enviromental issue report N°1*. Obtenido de http://www.eea.europa.eu/publications/92-9167-000-6/at_download/file
- Ferre Olive, E. (Octubre de 2010). <http://www.economicas.uba.ar/>. Obtenido de <http://www.econ.uba.ar/www/institutos/secretaradeinv/ForoContabilidadAmbienta>
- Gago, A., & Labandeira, X. (1990). *Ecotasas y Turismo. Reflexiones*, 55 - 57.
- Gómez Velázquez, G. (Diciembre de 2010). *BIBLIOTECA VIRTUAL de Derecho, Economía y Ciencias Sociales; TRATAMIENTO FISCAL DE LAS ASOCIACIONES EN PARTICIPACIÓN*. Obtenido de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/912/Historia%20de%20los%20impuestos.htm>
- Gonzáles Camazón, C. (12 de Julio de 2016). *La Fiscalidad Verde. Creación de nuevos tributos sobre emisiones y residuos*. Obtenido de

- http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/21005/1/TFG-D_0263.pdf
- Herrera Molina, P., & Buñel Gonzales, M. (2003). *Modelo de Código Tributario Ambiental para América Latina*. Obtenido de http://www.ief.es/documentos/recursos/publicaciones/documentos_trabajo/2003_18.pdf
- Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. (Noviembre de 2007). *NOX (ÓXIDOS DE NITRÓGENO)*. Obtenido de <http://www.prtr-es.es/NOx-oxidos-de-nitrogeno,15595,11,2007.html>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (30 de diciembre de 1993). *Ley de Tributación Municipal Decreto Legislativo N° 776*. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/tbl_imp_er/DL_00776.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f.). *Tasa*. Obtenido de <https://mef.gob.pe/es/tributos-sp-30710/24-conceptos-basicos/63-los-proyectos-de-inversion-permiten-que-el-peru-avance>
- Ministerio del Ambiente. (2016). *Informe Nacional de la Calidad del Aire 2013 - 2014*. Lima.
- Oliva Perez, N., Rivadeneira Alava, A., Serrano Mancilla, A., & Martin Carrillo, S. (Junio de 2011). *Impuestos Verdes: ¿una herramienta para la política ambiental en Latinoamérica?* Obtenido de http://www.fesmex.org/common/Documentos/Ponencias/Policy_Paper_Impuestos_Verdes_Jun1011.pdf
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (05 de Julio de 2005). *Glossary of Statistical Terms*. Obtenido de <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6437>
- SUNAT. (1996). *Texto Unico Ordenado - IGV & ISC*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/tuo.html#>
- SUNAT. (1999). *Código Tributario - Título Preliminar*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/codigo/tituloopr.htm>
- Swedish Environmental Protection Agency. (1997). *Environmental taxes in Sweden : economic instruments of environmental policy*. Obtenido de <http://trove.nla.gov.au/work/27204693?q&versionId=32788429>
- UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. (1998). *ENVIRONMENTAL TAXES: THE CASE OF SWEDEN*. Obtenido de http://hdr.undp.org/sites/default/files/nyman-pia_taxes-sweden.pdf
- Universidad Carlos III de Madrid. (Diciembre de 2009). *Tema 7: Externalidades*.

Obtenido de <http://ocw.uc3m.es/economia/fundamentos-de-la-economia/material-de-clase-1/Economia7.pdf>

Valdivieso Ortega, G. J. (2016). *El impuesto como mecanismo de garantía constitucional del derecho a un medio ambiente sano en el Ecuador*.

Obtenido de Repositorio Universidad Andina Simon Bolivar:
<http://repositorionew.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5499/1/TD082-DDE-Valdivieso-El%20impuesto.pdf>

Worldwatch. (1996). *State of the World 1995*. Washington.

ANEXOS

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA: “PROPUESTA DE APLICACIÓN DE TRIBUTACION AMBIENTAL COMO MEDIDA PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN REALIZADA POR EL PARQUE AUTOMOTOR TACNA 2013 – 2014”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADORES
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General		
¿De qué manera la tributación ambiental influye en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de Tacna 2013 - 2014?	Demostrar que la Tributación Ambiental influye de manera positiva en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de Tacna 2013 - 2014	La aplicación de la Tributación Ambiental reducirá el nivel de contaminación realizado por el parque automotor de Tacna 2013 - 2014	La Tributación Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de conocimiento del público general sobre la tributación ambiental - Base imponible del Tributo Ambiental - Aceptación de la población acerca de la Tributación Ambiental
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Especificas		
¿De qué manera el nivel de conocimiento del público	Demostrar que el nivel de conocimiento del público	El nivel de conocimiento del público general sobre la		

<p>general acerca de la tributación ambiental influye en la reducción de la contaminación del parque automotor?</p> <p>¿En qué medida la base imponible del tributo afecta a la medición sobre la cantidad de contaminación?</p> <p>¿Qué influencia tiene el nivel de aceptación de la población a la tributación ambiental sobre su impacto sobre la contaminación del parque automotor?</p>	<p>general sobre la tributación ambiental influye negativamente en la contaminación del parque automotor</p> <p>Identificar como la base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación</p> <p>Establecer como el nivel de aceptación de la población a la tributación ambiental tiene una influencia sobre la contaminación del parque automotor</p>	<p>tributación ambiental afecta de forma negativa a la contaminación del parque automotor</p> <p>La base imponible del tributo influye en la medición de la contaminación</p> <p>El nivel de aceptación de la población sobre la tributación ambiental tiene una influencia negativa a la contaminación del parque automotor</p>	<p>Contaminación por el parque automotor</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de conocimiento de la población sobre la contaminación del parque automotor - Medición sobre la cantidad de contaminación - Impacto sobre la vida de las personas
---	---	--	--	---

ANEXO 2: ENCUESTA

LA TRIBUTACION AMBIENTAL	1	2	3	4	5
CONOCIMIENTO DE TRIBUTACION AMBIENTAL					
1. El termino tributación ambiental se refiere a: leyes que gravan unidades fisicas que tienen algún impacto negativo en el ambiente					
2. El principio "Quien contamina paga" nos dice: el costo de las medidas requeridas para la reduccion o eliminación de la contaminación debe ser cubierto por el contaminador					
3. En Perú existe un tributo considerado tributo ambiental					
CAMPO DE APLICACIÓN DEFINIDA					
4. Existen parámetros para medir cuanto contamina su vehículo					
5. Soy consciente que un vehículo antiguo contamina más que uno nuevo					
6. Realizo un control técnico continuo de su vehículo					
CONCIENTIZACION DE LA POBLACION					
7. Conozco algún tributo que grave a la contaminación					
8. Conozco los tributos a pagar por tener un vehículo nuevo en Tacna					
9. Conozco de algun país que utilice impuestos ambientales para controlar la contaminación					
CONTAMINACION DEL PARQUE AUTOMOTOR					
CONOCIMIENTO DE LA CONTAMINACION DEL PARQUE AUTOMOTOR					
10. Usted conoce sobre que particulas emite un solo vehículo					
11. Sabe sobre los daños que estar partículas hacen al cuerpo humano					
12. Sabe sobre los daños que estas partículas hacen al ambiente					
13. Soy consciente que en el 2012 el MINAM ingreso a Tacna como una Zona de Atencion Prioritaria (ZAP) por su alta contaminación del aire					
CANTIDAD DE CONTAMINACION					
14. Conozco sobre la cantidad de contaminacion que emite el parque automotor de Tacna					
15. Considero que la contaminacion de los vehiculos es superior a las ladrilleras u otra fuente de contaminacion del aire					
16. Soy conciente de que a largo plazo la contaminación será un grave problema					

IMPACTO SOBRE LA VIDA DE LAS PERSONAS					
17. Conozco el efecto de las emisiones de oxido de nitrogeno (NOx) sobre mi salud					
18. Es de mi conocimiento que la contaminación genera diversas enfermedades que afecta el sistema respiratorio					
19. El incremento de enfermedades producto de la contaminación afecta directamente a la economía de las personas					

¿Qué vehículo escogería?

SIN TRIB. AMBIENTAL	EJEMPLO A	EJEMPLO B
VEHICULO	MARCA X	MARCA X
MODELO	YYY	YYY
AÑO	20XX	19XX
KILOMETRAJE	0	2XXXX
Nivel de Contaminacion	100 gr	1000 gr
COMBUSTIBLE MENSUAL (GALONES)	16	16
COSTO DE COMBUSTIBLE MENSUAL	200	200
COSTO DE VEHICULO	40000	25000
IMPUESTO VEHICULAR	400	250
MANTENIMIENTO	400	1200
SEGURO	90	90
PRECIO FINAL	41,090.00	26,740.00
DIFERENCIA		14,350.00

CON TRIB. AMBIENTAL	EJEMPLO A	EJEMPLO B
Nivel de Contaminación	100 gr	1000 gr
COMBUSTIBLE	200	300
COSTO DE VEHICULO	40000	25000
IMPUESTO VEHICULAR	0	2500
SEGURO	90	90
MANTENIMIENTO	300	1500
TASA AMBIENTAL	0	3750
PRECIO FINAL	40,590.00	33,140.00
DIFERENCIA		7,450.00