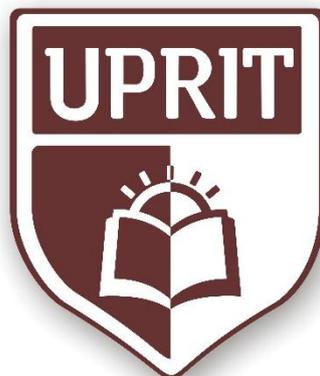


**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TRUJILLO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO**



**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO
DE BACHILLER EN DERECHO**

“PROPUESTA MODIFICATORIA DEL IMPUESTO VEHICULAR”

AUTORES

JONY LUZ ALARCON CARDENAS

LUZ IRENE SAC ALARCON

ASESOR

RENATO ALFREDO MELENDEZ VALLE

TRUJILLO – PERÚ

2020

Presidente

Jurado 01

Jurado 02

***A todos aquellos que nos impulsan
a seguir investigando la ciencia del
Derecho.***

***Mi agradecimiento a todas las
personas que colaboraron en la
realización de la presente
investigación.***

PRESENTACIÓN

Señores Miembros del Jurado:

En mérito al Reglamento de la Universidad Privada de Trujillo, cumplo con poner a vuestro ilustrado criterio El trabajo de investigación: **“PROPUESTA MODIFICATORIA DEL IMPUESTO VEHICULAR”**, con el propósito de obtener el grado de bachiller en derecho.

El presente trabajo de investigación ha sido elaborada considerando los procedimientos utilizados por la investigación científica, buscando hacer un análisis detallado sobre la conveniencia de modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

En la realización de esta investigación, han contribuido los conocimientos recibidos en las aulas universitarias, que motivaron mis inquietudes por este tema, sistematizando los principales conceptos involucrados con respecto al tema de investigación; esperando así mismo sepan disculpar las limitaciones que en él se presentan.

JONY LUZ ALARCON CARDENAS

LUZ IRENE SAC ALARCON

ÍNDICE DE CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática	01
1.2. Formulación del problema	02
1.3. Justificación del problema	02
1.4. Objetivos	03
1.4.1. Objetivo general	03
1.4.2. Objetivo específico	03
1.5. Antecedentes	03
1.6. Bases teóricas	04
1.6.1. Antecedentes	04
1.6.2. Bases teóricas	04
1.7. Definición de términos básicos.....	15
1.8. Formulación de hipótesis	16
1.8.1. Planteamiento de la hipótesis	16
1.9. Propuesta de aplicación profesional	16

II. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1. Materiales	16
2.2. Material de estudio	16
2.3. Técnicas, procedimientos e instrumentos.....	17
2.4. Operacionalización de variables.....	17
2.5. Tipo de diseño de investigación.....	18

III. RESULTADOS

18

IV. DISCUSIÓN

18

V. CONCLUSIONES

19

VI. RECOMENDACIONES.....

20

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....

21

RESUMEN

El presente trabajo titulado **“PROPUESTA MODIFICATORIA DEL IMPUESTO VEHICULAR”**, parte planteándose el siguiente problema: ¿Será conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono?, y determinando como hipótesis que, *“Sí es conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono”*.

Dentro de los objetivos, el Autor plantea determinar si será conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono; así como, conocer y analizar la propuesta modificatoria al impuesto vehicular en la doctrina y legislación, determinar los efectos tributarios sobre la propuesta de modificar el impuesto vehicular, Identificar los efectos positivos y/o negativos que generaría la modificación del impuesto vehicular, y encontrar y analizar la relación entre la modificación del Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, y el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

Dentro de los resultados hallados en la presente investigación, encontramos que sería conveniente efectuar la modificatoria propuesta, puesto que generará grandes beneficios a la población, tales como: renovación del parque automotor, disminución del dióxido de carbono, etc.

ABSTRACT

The present work entitled “PROPOSAL AMENDMENT TO THE VEHICLE HERITAGE TAX”, starts with the following problem: Will it be appropriate to modify the Vehicle Assets Tax so that only motorized vehicles with an age of not less than five years pay, in order to encourage renewal of the automotive fleet and reduce the emission of carbon dioxide ?, and determining as a hypothesis that, “Yes, it is convenient to modify the Vehicle Equity Tax so that only motor vehicles with an age of not less than five years pay, in order to encourage the renewal of the automotive fleet and reduce the emission of carbon dioxide ”.

Within the objectives, the Author proposes to determine whether it will be convenient to modify the Vehicle Equity Tax so that only motor vehicles with an age of not less than five years pay, in order to encourage the renewal of the automotive fleet and reduce the emission of carbon dioxide. carbon; as well as, to know and analyze the vehicle tax in the doctrine and legislation, determine the tax effects on the proposal to modify the vehicle tax, Identify the positive and / or negative effects that the vehicle tax modification would generate, and find and analyze the relationship between the modification of the Vehicle Tax so that only motor vehicles with an age of not less than five years pay, and the incentive to renew the car fleet, as well as the reduction of carbon dioxide emission.

Among the results found in the present investigation, we find that it would be convenient to carry out the proposed modification, since it will generate great benefits to the population, such as: renewal of the car fleet, reduction of carbon dioxide, etc.

INTRODUCCIÓN.-

1.1. Realidad problemática:

De acuerdo al Artículo 30° del Decreto Supremo N° 156-2004-EF “TUO de la Ley de Tributación Municipal”, prescribe lo siguiente: *“El Impuesto Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camion station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”*. En este sentido, todo vehículo nuevo o usado, importado en el territorio nacional e inscrito en Registros Públicos deberá pagar como impuesto el 1% aplicable sobre el valor del vehículo. En ningún caso, el monto a pagar será inferior al 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero del año al que corresponde el impuesto.

Asimismo, la base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando un valor de ajuste por antigüedad del vehículo; siendo sujetos pasivos, en calidad de contribuyentes, las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos señalados en párrafos precedentes.

En este orden de ideas, la norma establece que los contribuyentes están obligados a presentar declaración jurada de forma anual, hasta el último día hábil del mes de febrero, salvo que la Municipalidad competente establezca una prórroga; cuando se efectúe cualquier transferencia de dominio (en estos casos, la declaración jurada debe presentarse hasta el último día hábil del mes siguiente de producidos los hechos); y, cuando así lo determine la administración tributaria para la generalidad de contribuyentes y dentro del plazo que determine para tal fin.

Asimismo, los contribuyentes podrán cancelar el impuesto vehicular al contado, hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año; o en forma fraccionada, hasta en cuatro cuotas trimestrales. Por consiguiente, el titular de un vehículo nuevo motorizado, tendrá que cancelar el impuesto vehicular durante 3 años de forma consecutiva.

Nuestra legislación actualmente, dispone que el propietario pague un impuesto vehicular por la adquisición de un vehículo nuevo, generando con ello, un sobre costo que debe estar presupuestado; es decir, que no solo se deberá pagar el costo del vehículo, sino que además, el titular del bien en mención, deberá cancelar el 1% aplicable sobre el valor del vehículo por 3 años; no obstante, transcurrido dicho periodo, el titular del bien no se encuentra obligado a cancelar el impuesto vehículo.

Cabe señalar, que en nuestro país, existe un parque automotor antiguo, contribuyendo a incrementar los niveles de contaminación del aire, perjudicando de manera directa a la gran mayoría de la población.

Por ejemplo, los índices de contaminación ambiental en la ciudad de Trujillo en determinadas horas del día están, pasando 2 a 3 veces lo que recomiendan las Naciones Unidas, considerados como tolerables y eso es toda consecuencia de la contaminación por gases de los vehículos.

La ciudad de Trujillo es un ejemplo desmesurado del ingreso a partir de los años 90 de automóviles usados, tanto para el transporte público, como para uso privado, lo que según la Unión Nacional de Transportistas de Perú ha provocado un incremento en los accidentes de tránsito y también una elevada contaminación del aire.

En este contexto, es importante determinar si el pago del impuesto vehicular debería ser pagado por los propietarios de vehículos antiguos, cuyo efecto podría generar la renovación del parque automotor, disminución en la contaminación del aire y otros factores positivos que serán materia de investigación. Un vehículo nuevo, donde su titular posee la obligación de cancelar el impuesto en mención, no produce a gran escala una contaminación ambiental como si lo hacen los vehículos antiguos; consecuentemente, se determinará la conveniencia de modificar la norma actual, a fin de que los vehículos antiguos se encuentren obligados de pagar un impuesto vehicular.

1.2. Formulación del problema:

¿Será conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono?

1.3. Justificación del problema:

En nuestro país, el índice de contaminación ambiental es alto y uno de sus factores es por la emisión de dióxido de carbono de los vehículos motorizados, en especial unidades con antigüedad no menor a 10 años; en este contexto, obligar a los propietarios de dichos vehículos, podría generar una renovación del parque automotor y la reducción de emisión de dióxido de carbono, sustancia perjudicial que contribuye en la contaminación del medio ambiente. Por lo tanto, la presente investigación servirá para determinar si es conveniente modificar el impuesto vehicular en el Perú.

1.4. Objetivos:

1.4.1. Objetivo general:

Determinar si será conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

1.4.2. Objetivo específico:

- Identificar en la doctrina y legislación peruana sobre el impuesto vehicular.
- Determinar los efectos tributarios sobre la propuesta de modificar el impuesto vehicular.

- Identificar los efectos positivos y/o negativos que generaría la modificación del impuesto vehicular.
- Encontrar y analizar la relación entre la modificación el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, y el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

1.5. Antecedentes:

Durante la averiguación y/o estudio del presente tema, no se encontró casos similares a la presente investigación

1.6. Bases teóricas:

1.6.1. Antecedentes:

EL IMPUESTO VEHICULAR: En la doctrina y legislación:

Los impuestos patrimoniales tienen como finalidad gravar las manifestaciones de riqueza, relacionadas con la propiedad de bienes, ya que su fundamento es sustentar y relacionar la carga tributaria a la riqueza que se tiene o que es visible frente a terceros.

Se identifica normalmente al patrimonio como aquella cantidad de bienes que una persona o empresa ha ido atesorando a lo largo de un tiempo determinado. Ello puede estar representado, entre otros, por terrenos, inmuebles, joyas, yates, vehículos, muebles, acciones, etc.

Una de las manifestaciones de la tenencia de patrimonio es la de la propiedad de vehículos, los cuales hoy en día ya no constituyen una

riqueza sino más bien hasta una herramienta de trabajo y un medio de movilización. El impuesto que grava en el Perú la propiedad de los vehículos se denomina “**Impuesto Vehicular**” y es objeto de estudio del presente informe.

1.6.2. Bases teóricas:

A. HIPÓTESIS DE INCIDENCIA.-

i. Aspecto objetivo:

El aspecto objetivo o "objeto del tributo" o "materia imponible", u "objeto material del tributo", o "riqueza gravada"; es el bien o servicio o conjunto de bienes o servicios económicos sobre los cuales recae o grava el tributo. Se le determina contestando la pregunta ¿qué se grava?

En el Impuesto Vehicular la riqueza gravada es la propiedad del vehículo: automóvil, camioneta, station wagon, camiones, buses, y omnibuses; con una antigüedad no mayor de 3 años, contados a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad de Vehicular de los Registros Públicos. No se toma en cuenta ni el año de fabricación ni la fecha de la importación (art. 30° del D.S. 156-2004-EF, TUO de la Ley de Tributación Municipal).

Los vehículos destruidos o siniestrados cuyo valor disminuya en 50%, quedan exceptuados del pago del impuesto a partir del ejercicio siguiente de ocurrido el siniestro (art. 11° del D.S. 22-94-EF Reglamento de la ley).

Es importante anotar que en la creación del impuesto, el aspecto objetivo venía dado por **la propiedad de vehículos nuevos**; en razón de que el criterio para determinar la antigüedad del vehículo era el **año de fabricación** del vehículo nacional o importado (art. 2° del D.S. 22-94-EF Reglamento del Impuesto Vehicular).

Estamos aquí frente a una violación del principio constitucional de **No Confiscatoriedad de los Impuestos (art. 74° de la Constitución)**, por parte de los legisladores; al determinar que el objeto del impuesto no sea la "**capacidad contributiva de las personas expresada en la propiedad de vehículos nuevos como signo exterior de riqueza**"; sino en gravar la propiedad de cualquier vehículo en forma indiscriminada con respecto al año de fabricación.

ii. Aspecto subjetivo.-

El aspecto subjetivo está referido a los sujetos que intervienen en la relación tributaria y son 2:

El sujeto activo o acreedor de la relación tributaria que es el que recibe la prestación pecuniaria. Es la entidad estatal beneficiaria del destino de los fondos recaudados, la cual puede administrarlos de forma directa o entregarlos a un ente especializado para su administración. En el impuesto analizado es la Municipalidad Provincial en cuya jurisdicción domicilie el contribuyente (art. 30°-A del D.S. 156-2004-EF, TUO de la Ley de Tributación Municipal).

El sujeto pasivo o deudor tributario o contribuyente, es el que está obligado y realiza la prestación tributaria. En el impuesto vehicular está dado por la persona natural y/o jurídica propietaria del vehículo: automóvil, camioneta, station wagon, camiones, buses, y omnibuses (art. 31° del D.S. 156-2004-EF).

Están inafectos legalmente, entre otros contribuyentes, las personas naturales y/o jurídicas propietarias de vehículos nuevos con una antigüedad no mayor de 3 años que estén debidamente autorizados por la autoridad competente para prestar servicios de transporte público masivo (art. 37° inc. "g" del D.S. 156-2004-EF).

En mi opinión, los "taxistas" que estén debidamente autorizados para realizar servicio de transporte público masivo, están inafectos legalmente desde la fecha de autorización del servicio; en razón de que en el artículo 1° de la ley 27616 que crea ésta inafectación legal, no expresa que el criterio de antigüedad sea el año de fabricación, y para ser consistente en la interpretación del artículo 30° del D.Leg. 776 sustituido por el mismo artículo 1°, deberemos tomar el mismo criterio de "cuando se realice la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular de los Registros Públicos".

iii. Aspecto temporal.-

El aspecto temporal, es el elemento que determina ¿cuándo se grava? o en qué momento de producido el hecho económico es que nace la obligación tributaria.

En el impuesto analizado, el tiempo está determinado por el momento en que se inscribe por primera vez el vehículo en el Registro de Propiedad Vehicular de los Registros Públicos (art. 30° del D.S. 156-2004-EF).

iv. Aspecto espacial.-

El aspecto espacial, es el elemento que determina ¿dónde se grava? o el lugar o espacio o territorio donde se producen los hechos económicos gravados.

En nuestro caso analizado, el territorio está determinado por la jurisdicción de la municipal provincial donde reside el contribuyente; y será el lugar donde se debe presentar la declaración jurada (art. 30°-A del D.S. 156-2004-EF).

B. Hecho imponible.-

El hecho imponible o hecho generador de la obligación tributaria, es el hecho económico en el cual se realizan los presupuesto de hecho previstos en la ley, y por cada uno de los aspectos descritos en el numeral anterior: el aspecto objetivo, subjetivo, espacial y temporal.

La importancia de la determinación o subsunción del hecho económico en todos y cada uno de los elementos que componen la hipótesis de incidencia de la ley, es que se configura el momento del **nacimiento de la obligación tributaria.**

C. Nacimiento de la obligación tributaria.-

La obligación tributaria nace cuando se realiza el hecho previsto en la ley, como generador de dicha obligación (art. 2º del Código Tributario). Es decir, cuando se genera el hecho imponible o acaecimiento en la realidad de los presupuestos de hecho contemplados en la ley.

Es importante hacer mención de la parte doctrinaria en materia tributaria, que determina que el presupuesto de hecho no se realiza en un solo acto, sino que es de formación sucesiva; es decir se genera en varios actos (inicial, intermedio, y/o final). Los actos pueden ser causales o condicionales; y la obligación tributaria solamente nacerá al realizarse el último acto.

En el tributo estudiado, del Impuesto Vehicular, es posible encontrar lo que la doctrina tributaria ha elaborado con respecto al hecho imponible:

El primer presupuesto de hecho es que los vehículos nuevos comprados o adquiridos: automóvil, camioneta, station wagon, camiones, buses, y omnibuses, no sean mayores a 3 años de realizada la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. Este es el hecho económico o **acto inicial que causa** el nacimiento de la obligación tributaria.

El segundo supuesto de hecho es que los vehículos nuevos se inscriban por primera vez en los Registros de Propiedad Vehicular de Registros Públicos. Este hecho administrativo, es un **acto intermedio condicionante** para el nacimiento de la obligación tributaria.

El tercer supuesto es que se realice la Declaración Jurada por el propietario del vehículo en la jurisdicción de la Municipalidad provincial donde reside, entre los meses de enero y febrero del siguiente año al de la primera inscripción, salvo disposición contraria de la propia Municipalidad Provincial (art. 34° del D.S. 156-2004-EF, concordante con el segundo párrafo del art. 31° de la misma norma, y el art. 3° del Código Tributario). Este acto administrativo es un **acto intermedio condicionante y final**, para el nacimiento de la obligación tributaria.

Es en éste momento del acto final, presentación de la declaración jurada, en que verdaderamente nace la obligación tributaria.

En el caso de la no presentación de la declaración jurada de los contribuyentes del impuesto (personas afectas), la Municipalidad Provincial de oficio emitirá y notificará la Resolución de Determinación del impuesto, e impondrá la respectiva multa por omisión a la declaración jurada. El acto de la emisión y notificación de la Resolución de Determinación será el acto final y que dará nacimiento a la obligación tributaria; si es que ésta resolución no es reclamada por mala afectación del impuesto.

D. Monto imponible.-

El monto imponible o base imponible es la magnitud o cuantía expresada en dinero, del hecho económico susceptible de ser conceptuado como "capacidad contributiva tributaria" de la persona natural y/o jurídica.

Para nuestro impuesto analizado, la base imponible es de base variable (de acuerdo al valor del vehículo), y viene establecida taxativamente en la ley por 3 criterios:

1. **Valor original de adquisición:**

Que es el precio de venta que se paga al concesionario o importador nacional de vehículos nuevos. Se sustenta con la factura o boleta de venta (art. 5° del D.S. 22-94-EF).

Sin embargo, hay que hacer mención que en materia tributaria no se puede pagar impuesto sobre impuesto, sería un acto confiscatorio; por lo que el monto imponible no puede estar en función del precio de venta sino del valor de venta (sin IGV).

2. **Valor de importación:**

Es el valor que se declara en la DUA incluyendo el pago de los derechos de importación e impuestos respectivos (IGV, ISC); cuando el propietario del vehículo es el mismo importador (art. 5° del D.S. 22-94-EF).

En igual sentido, el reglamento de la ley al determinar que se debe incluir los impuestos en el monto imponible, está contraviniendo flagrantemente el artículo 74° de la Constitución y el artículo IV del Código Tributario: principios constitucionales de no confiscatoriedad y de legalidad

3. **Valor de ingreso al patrimonio:**

Es el valor con el cual el vehículo nuevo ingresa en el patrimonio personal o empresarial, cuando el vehículo ha sido transferido a título gratuito (donación). Dicho valor se sustenta con los contratos de compra-venta.

El citado artículo 32°, adiciona un "parámetro piso" de valorización del vehículo con la finalidad "supuesta" de evitar la elusión tributaria, que es la elaboración de una "Tabla Referencial de Valores de Vehículos" que será emitida anualmente por el MEF. Este parámetro piso es analizado en detalle en el punto II del presente informe.

E. Monto imponible.-

El monto imponible o base imponible es la magnitud o cuantía expresada en dinero, del hecho económico susceptible de ser conceptualizado como "capacidad contributiva tributaria" de la persona natural y/o jurídica.

Para nuestro impuesto analizado, la base imponible es de base variable (de acuerdo al valor del vehículo), y viene establecida taxativamente en la ley por 3 criterios:

▪ Valor original de adquisición:

Que es el precio de venta que se paga al concesionario o importador nacional de vehículos nuevos. Se sustenta con la factura o boleta de venta (art. 5° del D.S. 22-94-EF).

Sin embargo, hay que hacer mención que en materia tributaria no se puede pagar impuesto sobre impuesto, sería un acto confiscatorio; por lo que el monto imponible no puede estar en función del precio de venta sino del valor de venta (sin IGV).

▪ Valor de importación:

Es el valor que se declara en la DUA incluyendo el pago de los derechos de importación e impuestos respectivos (IGV, ISC);

cuando el propietario del vehículo es el mismo importador (art. 5° del D.S. 22-94-EF).

En igual sentido, el reglamento de la ley al determinar que se debe incluir los impuestos en el monto imponible, está contraviniendo flagrantemente el artículo 74° de la Constitución y el artículo IV del Código Tributario: principios constitucionales de no confiscatoriedad y de legalidad.

▪ **Valor de ingreso al patrimonio:**

Es el valor con el cual el vehículo nuevo ingresa en el patrimonio personal o empresarial, cuando el vehículo ha sido transferido a título gratuito (donación). Dicho valor se sustenta con los contratos de compra-venta.

El citado artículo 32°, adiciona un "parámetro piso" de valorización del vehículo con la finalidad "supuesta" de evitar la elusión tributaria, que es la elaboración de una "Tabla Referencial de Valores de Vehículos" que será emitida anualmente por el MEF. Este parámetro piso es analizado en detalle en el punto II del presente informe.

F. Tasa o alícuota imponible.-

La tasa o alícuota imponible es el factor expresado en porcentaje que se aplicará a la base imponible para la determinación del tributo a pagar.

En el presente impuesto analizado, es de 1% anual sobre el monto imponible; el cual no será menor al 1.5% anual del valor de la UIT, para el año declarado.

G. Cuantía del tributo.-

Es el valor o importe del tributo a pagar (insoluto), que se calcula mediante la multiplicación del monto imponible por la tasa imponible del tributo.

En el Impuesto al Patrimonio Vehicular, está dado por el valor del vehículo sustentado en el comprobante de pago respectivo multiplicado por el 1%. Este es el impuesto anual a pagar.

H. Inafectación.-

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 37° de la Ley de Tributación Municipal, se encuentran inafectos al pago del impuesto, la propiedad vehicular de las siguientes entidades:

- a) El Gobierno Central, las Regiones y las Municipalidades.
- b) Los Gobiernos extranjeros y organismos internacionales.
- c) Entidades religiosas.
- d) Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- e) Universidades y centros educativos, conforme a la Constitución.
- f) Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo.
- g) Los vehículos nuevos de pasajeros con antigüedad no mayor de tres (3) años de propiedad de las personas jurídicas o naturales, debidamente autorizados por la autoridad competente para prestar servicio de transporte público masivo. La inafectación permanecerá vigente por el tiempo de duración de la autorización correspondiente.

I. EL MEDIO AMBIENTE:

Se estima que en el Perú, el 70% de la contaminación del aire es provocada por las emisiones vehiculares, es decir por fuentes móviles, quedando el 30% restante a las fuentes fijas, incendios forestales o quema de materia orgánica u otros.

Las enfermedades respiratorias, principalmente en niños y ancianos, representan para todos los países de Latinoamérica un costo elevado en la salud, la economía y la ecología. Los presupuestos que estos países destinan para contrarrestar las causas de mortalidad y morbilidad provocadas por las enfermedades respiratorias son sumamente elevados.

Existe además un costo intangible relacionado con las emisiones vehiculares y es el hecho de que representan un incremento en el consumo de combustible y de divisas. Esto no es comprendido por los propietarios de vehículos automotores, sobre todo en los sistemas de transporte urbano.

El Gobierno, consciente de dichos costos y de la reducción de la calidad de vida de la población, realizan gestiones que conlleven a la reducción de la contaminación del aire por fuentes móviles, además desarrollan programas de monitoreo de la calidad del aire para soportar las normativas tendientes a la disminución de dicha contaminación.

La implementación de LMPs de emisiones de gases, humos, partículas y de ruido, así como la implementación de programas obligatorios de Revisión Técnica e Inspección y Mantenimiento, conllevan la reducción de la contaminación atmosférica y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Con la disminución de emisiones de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos (HC) y Partículas se mejora sustancialmente la calidad del aire y las condiciones de salud.

La implementación de LMPs debe acompañarse con programas paralelos de mejoramiento de combustibles que permitan aprovechar los avances tecnológicos en lo que se refiere a vehículos equipados con sistemas de control de emisiones y control electrónico de la alimentación de combustible.

Un programa de Revisión Técnica y de Inspección y Mantenimiento fracasará, si no es acompañado por controles aleatorios en carretera por parte de las autoridades competentes. Asimismo deben realizarse campañas de concientización de la población y de educación ambiental, esto dará un beneficio a mediano y largo plazo.

La capacitación constituye también un factor importante en el éxito de los programas de Revisión Técnica y de Inspección y Mantenimiento y garantizan el cumplimiento de los LMPs de emisiones. Es urgente la capacitación y actualización de los mecánicos y técnicos, así como también de los elementos designados para los controles en carretera. La actualización y refuerzo en equipamiento e información técnica de las escuelas vocacionales relacionadas con el sector automotor, es también un factor importante en este tipo de iniciativas. La actualización tecnológica curricular de los programas de educación formal debe ser un elemento que no puede posponerse.

J. EL DIÉSEL Y LA CONTAMINACIÓN.-

Los motores diésel son altamente peligrosos, sobre todo en países como el nuestro, donde no existen reglamentaciones o donde no se hacen cumplir las mismas.

Esta ausencia de normas, genera que los ciudadanos de las grandes ciudades respiremos sustancias nocivas, con alto contenido de veneno.

Por ello, podemos afirmar que gran parte de los contaminantes de los gases del escape de los vehículos, inhalados en una fuerte dosis son muy perjudiciales para nuestra salud. Algunos de ellos, provocan enfermedades graves en el sistema respiratorio y en la piel,

mientras que otros en ciertas condiciones, provocan la muerte a corto o largo plazo.

La principal sustancia emitida por estos gases es el CO, o monóxido de carbono, el cual es un tóxico violento. Por otro lado, los hidrocarburos no quemados o evaporados, los óxidos de nitrógeno y los dióxidos de azufre atacan las vías respiratorias. Las partículas de carbono por su parte, pueden ser cancerígenas.

K. LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES.-

Estas normas establecen los límites máximos permisibles de emisiones (LMPs) de contaminantes a la atmósfera, generadas por los vehículos livianos importados, nuevos, equipados con motores de encendido por chispa y motores diésel.

Estas normas son aplicables en todo el territorio nacional, en lo relativo a la prevención y control de la contaminación atmosférica generada por las emisiones, en cualquier estado de agregación de la materia, provocada por los vehículos livianos importados, nuevos o usados, equipados con motores de encendido por chispa y motores diésel.

L. EFECTO DE LA CONTAMINACIÓN EN EL PERÚ.-

Estudios realizados recientemente, dieron una cifra realmente preocupante para todos los peruanos, "13,500 muertos anuales por contaminación ambiental". Es una cifra alarmante para todos los que vivimos en el Perú.

La mayor cantidad de estas personas fallecen principalmente por infecciones respiratorias agudas y lo peor es que de los cuales 2,696 corresponden a menores de diez años. Diariamente 37 personas fallecen a causa de estas enfermedades y 7 de estas son menores de diez años.

Si bien es cierto, esta cifra es mayor a la de personas fallecidas por accidentes de tránsito, no dejan ambas de ser preocupantes.

Recientes estadísticas realizadas por el ministerio de Salud, basadas en la calidad del aire de Lima, demuestran que la calidad de este deja mucho que desear en relación a los niveles internacionales aceptables. De esta investigación, se obtuvo que en febrero se registraron en el aire altas concentraciones de nitrógeno y dióxido de azufre. En conclusión, nuestras lluvias son ácidas.

M. RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR.-

El objetivo es reducir los índices de accidentabilidad y mejorar la calidad del ambiente promoviendo la renovación del parque automotor con vehículos nuevos.

1.7. Definición de términos básicos.-

- El Impuesto Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.
- Son sujetos pasivos, en calidad de contribuyentes, las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos.
- Base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando un valor de ajuste por antigüedad del vehículo.

1.8. Formulación de Hipótesis.-

1.8.1. Planteamiento de la hipótesis:

Sí es conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

1.9. Propuesta de aplicación profesional:

En el presente caso, se busca que nuestra propuesta jurídica genere una renovación del parque automotor y la reducción de la contaminación del medio ambiente, siendo los vehículos automotores con una antigüedad mayor a 10 años quienes paguen el impuesto vehicular y no los vehículos nuevos.

I. MATERIAL Y MÉTODOS:

2.1. Materiales.-

N°	Concepto		Costo S/
1	Bienes	Libros, separatas	300.00
		Útiles de oficina	300.00
		Otros	200.00
2	Servicios	Fotocopiado	150.00
		Digitación	100.00
		Recolección de información	150.00
		Anillado	50.00
Total			1,250.00

2.2. Material de estudio:

2.2.1. Población:

La Libertad

2.2.2. Muestra:

Distrito y provincia de Trujillo.

2.3. Técnicas, procedimientos e instrumentos:

2.3.1. De recolección de información:

En esta parte de la Etapa de procesamiento, se utilizará las técnicas recolección, entre ellos, la técnica de Análisis de Contenido, con su instrumento: **la Razón** y la técnica de Recopilación de Casos, con su instrumento: **Casos**.

2.3.2. De procesamiento de información:

Los datos obtenidos mediante la aplicación de las técnicas e instrumentos referidos anteriormente, serán incorporados o ingresados al Microsoft Excel; y con él se harán los cruces que consideran las sub-hipótesis; y, con precisiones porcentuales, ordenamiento de mayor a menor, y cronológico, serán presentados como informaciones en forma de cuadros, gráficos, etc.

Presentación de los Resultados:

- Los resultados de la aplicación de las técnicas serán obtenidos oportunamente.
- Su presentación se efectuarán mediante cuadros y gráficos con su correspondiente interpretación y análisis.

2.4. Operacionalización de variables:

Variable Independiente	El Impuesto Vehicular.	INDICADORES
		1. Conceptualización. 2. Teorías sobre el impuesto vehicular. 3. Regulación del impuesto vehicular.
Variable Dependiente	Parque automotor.	INDICADORES
		1. Conceptualización.
	El medio ambiente.	1. Conceptualización. 2. Límites máximos permisibles de emisión de gases, humos y partículas para vehículos.

2.5. Tipo de diseño de investigación:

El diseño de investigación que se aplicará en la investigación será no experimental longitudinal, pues se busca explicar a través del tiempo si es conveniente la modificación del impuesto vehicular.

II. RESULTADOS:

Conforme al estudio y/o análisis realizado a las resoluciones obtenidas ante el Tribunal Fiscal, a través de su página web oficial sobre el pago del impuesto vehicular, se desprende que sólo se encontró casos relacionados al pago de dicho impuesto que grava la propiedad de los vehículos automotores con una antigüedad no mayor a tres años.

Es en ese sentido, que nuestra propuesta conlleva que los vehículos nuevos o cero kilómetros como comúnmente se les conoce, no paguen dicho impuesto por cuanto se ha demostrado que dichos vehículos son menos contaminantes y generan renovación en nuestro parque automotor.

III. DISCUSIÓN:

Nuestra propuesta, cuya finalidad es determinar si es conveniente modificar la normatividad relacionada al impuesto vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, nos conlleva a la renovación del parque automotor y la disminución de la contaminación del medio ambiente; ello responde a nuestra hipótesis, demostrándose así, que es importante modificar dicho impuesto relacionado a la antigüedad de éstos para cumplir con los objetivos propuestos.

Por consiguiente, al ser conveniente modificar la normatividad relacionada a la antigüedad de los vehículos, se tendría que modificar el Artículo 30° del Decreto Supremo N° 156-2004-EF “T.U.O. de la Ley de Tributación Municipal”, que dispone:

“El Impuesto Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”.

Nuestra propuesta sería de la siguiente manera:

*“Modificatoria del Impuesto Vehicular, de periodicidad anual, que grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, **con una antigüedad no menor de diez (10) años**. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”.* (El subrayado es nuestro).

Con la presente propuesta, determinamos que sí es conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

IV. CONCLUSIONES:

5.1. Se logró determinar que si será conveniente modificar el Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez

años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

- 5.2. Se identificó en la doctrina y en nuestra legislación peruana sobre el régimen actual sobre el impuesto vehicular; ello nos sirvió para determinar la injusticia que genera en los consumidores al adquirir vehículos nuevos y pagar un impuesto al patrimonio vehicular por tres años, cuando deberían ser los vehículos con una antigüedad no menor de 10 años quienes debería asumir dicho costo.
- 5.3. Se determinó los efectos tributarios sobre la propuesta de modificar el impuesto vehicular, al proponer si es conveniente modificar dicho impuesto para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, siendo uno de los objetivos, incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono. Dichos efectos tributarios, generarían que los propietarios de vehículos motorizados con una antigüedad no menor a 10 años que no desean renovar su unidad paguen dicho impuesto, por ende, contribuirían con el incremento en la recaudación del impuesto, así como un incentivo para no pagar dicho impuesto en la medida que se renueve el vehículo automotor.
- 5.4. Se identificó que la conveniencia de modificar el impuesto vehicular en relación a su periodo de aplicación, los efectos serían positivos, por las razones explicadas en el numeral 5.3.
- 5.5. Se encontró y analizó la relación entre la modificación al Impuesto Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, y el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

V. RECOMENDACIONES:

- 6.1. Se recomienda que se modifique el Artículo 30° del Decreto Supremo N° 156-2004-EF “TUO de la Ley de Tributación Municipal”, prescribe lo siguiente: *“El Impuesto Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”*. En este sentido, actualmente todo vehículo nuevo o usado, importado en el territorio nacional e

inscrito en Registros Públicos deberá como impuesto el 1% aplicable sobre el valor del vehículo. En ningún caso, el monto a pagar será inferior al 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero del año al que corresponde el impuesto.

- 6.2. De acuerdo a nuestra investigación, se determinó que sería conveniente dicha modificación y sea de la siguiente manera:

*“El Impuesto Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, **con una antigüedad no menor de diez (10) años.** Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”.* (El subrayado es nuestro).

- 6.3. Producto de nuestra recomendación surgirá un incentivo para renovar los vehículos automotores, donde no se pagará el impuesto al patrimonio vehicular durante 10 años contados a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular ante SUNARP, así como la renovación del parque automotor y disminución en la contaminación en el medio ambiente.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

1. ATALIVA GERARDO S/A, Hipótesis de Incidencia Tributaria. Instituto Peruano de Derecho Tributario.
2. INFORMATIVO CABALLERO BUSTAMANTE. Revistas especializadas en materia tributaria. Editorial Distribuidora de Publicaciones N.C. Perú S.A., 2008.
3. ROSENDO HUAMANI CUEVA, Código Tributario Comentado. Editores Juristas 2007.
4. Gaceta Jurídica, Artículos contables y tributarios 2012.
5. ROSENDO HUAMANI CUEVA, Código Tributario Comentado. Editores Juristas 2007.
6. Felipe Iannacone Silva, Comentarios al Código Tributario, Editorial, Grijley, año 2002.
7. PAULO DE BARROS CARVALHO, Tratado de Derecho Tributario, Editorial: Palestra, Año de edición: 2003.
8. JAVIER PORTOCARRERO, Reforma tributaria en el Perú, Editorial: Fundación Friedrich Ebert, Año de edición: 1991.