



**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
UNIDAD DE POSGRADO**

**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA
RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DE LAS PERSONAS
NATURALES EN LIMA METROPOLITANA AÑO 2020**

**PRESENTADA POR
MARCO ANTONIO GUERRERO ESTEBAN**

**ASESOR
ANA MERCEDES LEÓN ZARATE**

**TESIS
PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN CIENCIAS
CONTABLES Y FINANCIERAS CON MENCIÓN EN TRIBUTACIÓN FISCAL Y
EMPRESARIAL**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
TRIBUTACIÓN**

**LIMA – PERÚ
2022**



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
UNIDAD DE POSGRADO**

**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA RECAUDACIÓN
TRIBUTARIA DE LAS PERSONAS NATURALES EN LIMA
METROPOLITANA AÑO 2020**

PRESENTADO POR

MARCO ANTONIO GUERRERO ESTEBAN

ASESOR:

Dra. ANA MERCEDES LEÓN ZARATE

TESIS

**PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN CIENCIAS
CONTABLES Y FINANCIERAS CON MENCIÓN EN TRIBUTACIÓN FISCAL Y
EMPRESARIAL**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

TRIBUTACIÓN

LIMA - PERÚ

2022

**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA RECAUDACIÓN
TRIBUTARIA DE LAS PERSONAS NATURALES EN LIMA
METROPOLITANA AÑO 2020**

ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO:

ASESOR:

Dra. Ana Mercedes León Zarate

PRESIDENTE DEL JURADO:

Dr. Juan Amadeo Alva Gómez

SECRETARIO DEL JURADO:

Dr. Cristian Alberto Yong Castañeda

MIEMBROS DEL JURADO:

Dra. Elsa Esther Choy Zevallos

Dr. Juan Augusto Ferreyros Morón

Dr. José Antonio Paredes Soldevilla

DEDICATORIA

Llegaste como el sol en la mañana, es la luz de tu sonrisa que alumbra mis días, esta tesis va dedicada a ti hija mía.

AGRADECIMIENTO

Siempre escucho una voz dulce y cálida diciéndome “hijo estudia”, gracias, madre linda por inculcarme esa búsqueda interminable del conocimiento.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE	iv
LISTA DE TABLAS	vi
LISTA DE FIGURAS	viii
RESUMEN.....	x
RESUMO	xi
INTRODUCCIÓN	xii
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 Descripción de la Realidad Problemática	1
1.1.1 Delimitación de la Investigación	7
1.2 Formulación del Problema	8
1.2.1 Problema General	8
1.2.2 Problemas Específicos	8
1.2 Objetivos de la Investigación	9
1.3.1 Objetivo General.....	9
1.3.2 Objetivos Específicos.....	9
1.4 Justificación de la Investigación	10
1.4.1 Importancia.....	10
1.4.2 Viabilidad de la Investigación	10
1.5 Limitaciones.....	10
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	11
2.1 Antecedentes de la Investigación	11
2.1.1 Investigaciones Nacionales	11
2.1.2 Investigaciones Internacionales	14
2.2 Bases Teóricas	18
2.2.1 Impuesto al Patrimonio Vehicular	18
2.2.1.1 Marco Legal del Impuesto al Patrimonio Vehicular	18
2.2.2 Recaudación Tributaria Municipal.....	24
CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES	36
3.1 Hipótesis General.....	36

3.2 Hipótesis Específicas.....	36
3.3 Operacionalización de Variables e Indicadores.....	37
3.3.1 Variable Independiente.....	37
3.3.2 Variable Dependiente	38
CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA.....	39
4.1 Diseño Metodológico.....	39
4.1.1 Tipo de Investigación	39
4.1.2 Nivel de Investigación	40
4.1.3 Enfoque.....	40
4.1.4 Diseño	40
4.2 Población y Muestra.....	41
4.2.1 Población	41
4.2.2 Muestra	41
4.3 Técnica de Recolección de Datos	42
4.4 Técnicas para el Procesamiento de la Información	43
4.5 Aspectos Éticos	43
CAPÍTULO V: RESULTADOS	44
5.1 Interpretación de Resultados.....	44
5.2 Contrastación de Hipótesis	88
CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	103
6.1 DISCUSIÓN:.....	103
6.2 CONCLUSIONES:.....	108
6.3 RECOMENDACIONES:	110
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	112
ANEXOS.....	118

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Base imponible.....	45
Tabla 2. Tarifas por vehículos.....	46
Tabla 3. Porcentaje de ingresos.....	47
Tabla 4. Comparación de ingresos.....	49
Tabla 5. Valores promedio.....	50
Tabla 6. Marca de vehículos.....	51
Tabla 7. Categoría vehicular.....	53
Tabla 8. Kilometraje por vehículo.....	54
Tabla 9. Cronograma de obligaciones tributarias.....	55
Tabla 10. Pago de impuestos.....	57
Tabla 11. Cumplimiento de pago en los plazos establecidos.....	58
Tabla 12. Declarar oportunamente la adquisición de un vehículo.....	59
Tabla 13. Responsabilidad de cuidar el medio ambiente.....	61
Tabla 14. Medidores de combustión.....	62
Tabla 15. Control de emisiones vehiculares.....	64
Tabla 16. Uso de catalizadores.....	65
Tabla 17. Tasa impositiva.....	66
Tabla 18. Tipos de tributos.....	68
Tabla 19. Nivel de recaudación.....	69
Tabla 20. Incremento de recursos para el Estado.....	71
Tabla 21. Generar más ingresos para la economía.....	72
Tabla 22. Contribucion al Estado.....	74
Tabla 23. Cobro relacionado con el nivel de contaminación.....	75
Tabla 24. Administración correcta de lo recaudado.....	76
Tabla 25. Capacidad económica.....	78
Tabla 26. Sanción tributaria.....	79
Tabla 27. Hecho imponible.....	80
Tabla 28. Pago oportuno.....	82
Tabla 29. Deberes tributarios.....	83
Tabla 30. Relación colectiva.....	84
Tabla 31. Cumplimiento voluntario.....	86
Tabla 32. Relación pago-beneficio.....	87

Tabla 33. Tabla cruzada-Primera Hipótesis	90
Tabla 34. Prueba de Chi-cuadrado-Primera Hipótesis	90
Tabla 35. Correlación de Pearson-Primera Hipótesis	91
Tabla 36. Tabla cruzada-Segunda Hipótesis	93
Tabla 37. Prueba de Chi-cuadrado-Segunda Hipótesis	94
Tabla 38. Correlación de Pearson-Segunda Hipótesis.....	94
Tabla 39. Tabla cruzada-Segunda Hipótesis	96
Tabla 40. Prueba de Chi-cuadrado-Segunda Hipótesis	97
Tabla 41. Correlación de Pearson-Tercera Hipótesis	98
Tabla 42. Tabla cruzada-Cuarta Hipótesis	100
Tabla 43. Prueba de Chi-cuadrado-Cuarta Hipótesis.....	101
Tabla 44. Correlación de Pearson-Cuarta Hipótesis	102

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Ingresos Tributarios del Gobierno Central Netos 2014-2020	31
Figura 2. Ingresos Tributarios del Gobierno Central Netos: 2014-2020	33
Figura 3. Base imponible.....	45
Figura 4. Tarifas por vehículos	46
Figura 5. Porcentaje de ingresos	48
Figura 6. Comparación de ingresos	49
Figura 7. Valores promedio	50
Figura 8. Marca de vehículos	52
Figura 9. Categoría vehicular	53
Figura 10. Kilometraje por vehículo.....	54
Figura 11. Cronograma de obligaciones tributarias.....	56
Figura 12. Pago de impuestos	57
Figura 13. Cumplimiento de pago en los plazos establecidos.....	58
Figura 14. Declarar oportunamente la adquisición de un vehículo.....	60
Figura 15. Responsabilidad de cuidar el medio ambiente	61
Figura 16. Medidores de combustión	63
Figura 17. Control de emisiones vehiculares	64
Figura 18. Uso de catalizadores.....	65
Figura 19. Tasa impositiva	67
Figura 20. Tipos de tributos.....	68
Figura 21. Nivel de recaudación.....	70
Figura 22. Incremento de recursos para el Estado	71
Figura 23. Generar más ingresos para la economía	73
Figura 24. Contribución al Estado	74
Figura 25. Cobro relacionado con el nivel de contaminación	75
Figura 26. Administración correcta de lo recaudado	77
Figura 27. Capacidad económica.....	78
Figura 28. Sanción tributaria	79
Figura 29. Hecho imponible	81
Figura 30. Pago oportuno.....	82
Figura 31. Deberes tributarios.....	83
Figura 32. Relación colectiva	85

Figura 33. Cumplimiento voluntario.....	86
Figura 34. Relación pago-beneficio.....	87
Figura 35. Prueba de Chi-cuadrado-Primera Hipótesis.....	89
Figura 36. Prueba de Chi-cuadrado-Segunda Hipótesis.....	92
Figura 37. Prueba de Chi-cuadrado-Tercera Hipótesis.....	96
Figura 38. Prueba de Chi-cuadrado-Cuarta Hipótesis.....	100

RESUMEN

El objetivo general de la investigación es precisar si el impuesto al patrimonio vehicular influye en la recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.

Se utilizó la siguiente metodología: el tipo de investigación es aplicada, el nivel de investigación; explicativo-causal, de enfoque cuantitativo, con diseño no experimental, teniendo una población conformada por 8,000 personas naturales que poseen un vehículo, y la muestra esta constituida por 88 personas.

La técnica que se utiliza es la encuesta para ambas variables, siendo el instrumento el cuestionario para las dos variables.

La conclusión principal es determinar que el impuesto al patrimonio vehicular influye en la recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, dado que la declaración oportuna, en cumplimiento de las obligaciones tributarias en base a nuevas tasas, o tabla de valores incrementan los ingresos de las Municipilidades en el cobro de impuestos, partiendo siempre de la conciencia tributaria fomentando que cada persona dueña de un vehículo cuide el medio ambiente.

Palabras claves: Impuesto al patrimonio vehicular, recaudación tributaria, tabla de valores, contaminación ambiental, tasas aplicadas, conciencia tributaria.

RESUMO

O objetivo geral desta pesquisa é determinar se o imposto de um veículo influencia a cobrança de impostos das pessoas físicas na Região Metropolitana de Lima em 2020.

A metodologia utilizada nesta pesquisa foi: o tipo de pesquisa aplicada, o nível de pesquisa; explicativo-causal, abordagem quantitativa, com desenho não experimental, com uma população composta por 8,000 pessoas que possuem um veículo, e a amostra é composta por 88 pessoas.

A técnica utilizada é o inquérito para ambas as variáveis, sendo o instrumento o questionário para as duas variáveis.

Concluiu-se que o imposto de um veículo influencia a cobrança de impostos das pessoas físicas na Região Metropolitana de Lima, visto que a declaração oportuna, em conformidade com obrigações fiscais baseadas em novas taxas, ou tabela de valores, aumenta a renda das prefeituras na cobrança de impostos, sempre a partir da conscientização tributária incentivando toda pessoa que possui um veículo a cuidar do meio ambiente.

Palavras-chave: imposto de um veículo, cobrança de impostos, tabela de valores, poluição ambiental, taxas aplicadas, conscientização fiscal.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se refiere al Impuesto al Patrimonio Vehicular y Recaudación Tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana.

La realización de la investigación estuvo motivada por el estudio y análisis del ámbito de aplicación de la norma en el Impuesto al Patrimonio Vehicular, ya que es imprescindible mencionar que no solo se ve por un lado tributario o recaudatorio sino por el tema de la contaminación ambiental que trae consigo adquirir un vehículo, el hecho de pagar el impuesto por una antigüedad no mayor a 3 años hace que no haya igualdad al momento de tributar.

En tal sentido la tesis se ha basado en el estudio de bases teóricas y antecedentes sobre el tema. Asimismo, se ha elaborado una encuesta para conocer las opiniones de distintas personas propietarias de vehículos y recaudación de impuestos.

La metodología empleada en la investigación es aplicada, teniendo como principal propósito resolver en un periodo de tiempo corto un problema, y se utilizó un enfoque cuantitativo que utiliza la recopilación de datos de prueba de hipótesis, basado en mediciones numéricas y análisis estadístico, para construir modelos de comportamiento y probar teorías.

Por tal motivo la investigación tiene la siguiente distribución organizada en seis capítulos:

En el capítulo I: Dando inicio al trabajo de investigación abordaré con la realidad problemática, planteando el problema general y secundarios, pasando al objetivo principal y objetivos secundarios, también se detallará el por qué y la razón de ser, la importancia, viabilidad y los obstáculos de la investigación.

En el capítulo II: Contiene tesis que abordan investigaciones nacionales e internacionales, donde se dio a conocer sus objetivos y conclusiones, del mismo modo versamos los conceptos teóricos de las bases de nuestra investigación y exponemos el vocablo de términos básicos.

El capítulo III: Comprende la premisa general y específicas, además de la operacionalización de variables e indicadores.

Igualmente, en el capítulo IV: Se abordó el conjunto de técnicas de la investigación, el diseño metodológico, patrón, enfoque y diseño de la investigación, aplicando la encuesta a 88 personas de una población de 8,000 personas y procesando los resultados en el sistema estadístico SPSS.

El capítulo V: Contiene los resultados y su interpretación, así como las hipótesis contrastadas.

El capítulo VI: Comprende la comparación, análisis y debate de otras investigaciones mencionadas en mis antecedentes, asimismo las conclusiones a que llega nuestra investigación y por último las recomendaciones donde planteo mis propuestas y expreso los cambios que deberían darse para mejorar la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la Realidad Problemática

El Impuesto al patrimonio vehicular, grava la propiedad de los vehículos en un ejercicio económico anual, siendo afectos los siguientes: ómnibus, buses automóviles, station wagons, camionetas y camiones, con una antigüedad hasta 3 años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular (Ley de Tributación Municipal, 2001, Art. 30).

Este impuesto ha sido creado en el año 1984, mediante Art. 19º de la Ley 23724 “Normas relativas al financiamiento del Presupuesto del Sector Público”, con el fin de generar mas recursos para el Estado ya que en la década de los ochentas la preocupante crisis económica debido a la superinflación, la devaluación del sol y las dificultades para el pago de la deuda externa entre otros generó la creación de nuevos impuestos.

El propósito del impuesto es recaudar de acuerdo con la capacidad contributiva de las personas, ya que son los que adquieren el bien en base a sus ingresos.

Asimismo, el hecho de tener un vehículo genera responsabilidad de tipo social, debido que contamina el medio ambiente, siendo la antigüedad del vehículo y el tipo de combustible factores determinantes para dicha contaminación.

Es por eso que en otros países encontramos que el Impuesto al Patrimonio Vehicular se relaciona con la contaminación ambiental y son considerados impuestos reguladores o ecológicos, tal es así que podemos mencionar a manera de ejemplo a España, que en su legislación tributaria contempla el Impuesto de Matriculación, también conocido como Impuesto Especial sobre determinados medios de transporte, la base se calcula según las tablas del Ministerio de La Hacienda y que depende del nivel de emisiones de CO₂:

Impuesto de 0% emisiones iguales o inferiores a 120 g/km

Impuesto de 4.75% emisiones entre 120 g/km y 160 g/km

Impuesto de 9.75% emisiones entre 160 g/km y 200 g/km

Impuesto de 14.75% emisiones mayores o iguales a 200 g/km

Dichas tablas se aplican a todo el territorio de España, aunque cada comunidad puede aplicar ajustes. (Amaya, 2019)

Podemos apreciar que nuestro ordenamiento jurídico tributario enmarca al Impuesto al Patrimonio Vehicular basado en el principio económico de capacidad contributiva, pero creemos que debemos cambiar dicho principio y reestructurar el impuesto vehicular bajo el principio Contaminador-Pagador, un vehículo nuevo o durante sus primeros años de vida útil debe quedar liberado del impuesto al

patrimonio, estimulando de esta manera la compra y uso de vehículos menos contaminantes, en cambio los vehículos de mas antigüedad y recorrido deberían soportar una mayor carga tributaria en la medida que aumente la contaminación ambiental (Ruiz de Castilla, 2008).

En nuestro país actualmente se impone una tasa impositiva del 1% al valor de vehículo, pero su universo o base tributaria es para los nuevos, que son los que menos contaminan el medio ambiente y dejan sin carga impositiva a los vehículos mayores a 3 años, se debe gravar con una tasa distinta tomando en cuenta la antigüedad y el valor del vehículo ya que con ello refleje la capacidad contributiva, si bien es cierto debe existir igualdad para todos al momento de tributar; podemos tomar como ejemplo el Impuesto Predial ya que para su determinación se toma como base imponible el valor total del predio (autovalúo) tomando en cuenta una escala progresiva acumulativa de acuerdo a lo siguiente:

Con un autovalúo hasta 15 Unidades Impositivas Tributarias se aplica una tasa proporcional de 0.2%.

Con un autovalúo mas de 15 UIT y hasta 60 UIT se aplica una tasa de 0.6% y, con un autovalúo de 60 Unidades Impositivas Tributarias a más se aplica una alícuota de 1.0%.

Asimismo, según la Carta Magna del Perú, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente adecuado, sano y equilibrado para el desarrollo de su vida de acuerdo al Art.2, numeral 22. Asimismo, el 29 de noviembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial el Peruano el D.S. N° 010-2017-MINAM los Límites Máximos Permisibles (LMP) de emisiones de gases contaminantes atmosféricas para vehículos automotores, decisión que facilitará la disminución de las emisiones de contaminantes que han aportado de esa forma para mejorar la

calidad del aire que respiramos. Los LMP son adjudicables para los vehículos de primera y segunda mano que serán incorporados en el parque automovilístico, también para los vehículos que ya están en tránsito.

Lima se ubica en el octavo lugar como la ciudad más contaminante de América Latina y el Perú a nivel de países, en el puesto 22 a nivel mundial, siendo el país con más alto grado de polución del medio ambiente, de acuerdo al reporte del 2018 de World Air Quality, también indica que en dicho resultado se reveló que lo que ocasiona que el Perú se ubique en tal puesto es la superabundancia de vehículos, la defectuosa organización en nuestro transporte ya sea público o privado, la perjudicial estructura de carreteras, falta de autopistas de mayor envergadura y el sobre poblamiento de vehículos que se dedican al servicio colectivo o transporte de pasajeros ya sea formal e informal, viene trayendo consigo que aproximadamente 15,000 ciudadanos presenten problemas de salud en sus vías respiratorias y cardiovasculares como consecuencia de el alto grado de contaminación ambiental (Gestión, 2019).

Entonces, de acuerdo con lo mencionado líneas arriba nos podemos dar cuenta que es una penosa realidad con la que debemos vivir día a día, lamentablemente el parque automotor seguirá creciendo y si no se toman medidas en las que se analice la situación y que se tome en cuenta crear un impuesto regulador que ayude para que las personas tomen conciencia.

A modo de ejemplo tenemos a Chile, en este país se creó una carga impositiva a vehículos considerados livianos llamado “impuesto verde” y, desde que entró en vigencia, coloca a Chile a la delantera en la lucha frontal contra el cambio climático siendo resaltado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Banco Mundial. Este impuesto es el primero

de esta naturaleza en América Latina, generando un mayor dinamismo en el mercado de vehículos híbridos que son menos contaminantes y con mejores resultados en la disminución de dióxido de carbono (Ministerio del Medio Ambiente, 2016, párrafo primero).

Según Yáñez. J. (2016) plantea como deberían ser implementados los impuestos reguladores.

Los impuestos reguladores deben gravar directa y lo más cercanamente posible el elemento que produce la deseconomía externa. Por ejemplo, el caso de los combustibles el grado de contaminación por los gases tóxicos que emiten, en este caso, la base del impuesto a los combustibles debe ser la cantidad de gases o nivel de contaminación.

La tasa del impuesto regulador debe establecerse en forma unitaria o específica, es decir, se debe cobrar una cierta cantidad de unidades tributarias por grado de contaminación, con lo cual se evita los efectos de la inflación en la eliminación de la ineficiencia. La tasa del impuesto regulador debe ser adicional a la tasa del impuesto recaudador para producir el cambio.

Los impuestos reguladores son de base múltiple, pues habrá tantas bases como productos o elementos que generen deseconomías externas relevantes. Cada uno con características propias sobre el daño marginal social ocasionado, elasticidades precio de la demanda y de la oferta, los tipos de contaminantes emitidos, etc. Por ejemplo, alcohol, tabacos, cigarrillos, cigarrillos, gasolineras automotrices, petróleo diésel, etc.

Las bases serán angostas, pues solo se grava el producto generador de la deseconomía externa. Se trata de corregir cada mercado distorsionado por

una externalidad tecnológica negativa relevante. Dado que los productos asociados a la generación de deseconomías externas están relacionados con productos adictivos (tabaco y alcohol) o que no tienen sustitutos importantes en el corto plazo (combustibles fósiles) presentan demandas que son inelásticas y, por lo tanto, el tamaño de estas bases no varía mucho ante la aplicación de impuestos de tasas altas, por ello, la autoridad tributaria termina usándolas como bases recaudadoras, tal y como refiere Yáñez J. (2012).

Cabe precisar que el sector automotor peruano cerró el 2019 con un aumento del 2.4% con respecto a las estadísticas del 2018 de las ventas de vehículos, debido a disminución de las tasas de interés en el financiamiento y con el mejor rendimiento dentro de los países de la Alianza del Pacífico, asimismo, señaló que, en el ejercicio 2019, la venta de vehículos livianos en Perú llegó a cerca de 152,000 unidades (Asociación Automotriz del Perú, s.f. párrafo segundo).

Para mayor profundidad podemos mencionar a la región de La Libertad que ocupa el segundo lugar con la cantidad de vehículos que circulan por sus vías (190.073 unidades), siendo los automóviles los que más transitan sus carreteras, seguidos de otros vehículos livianos como son las camionetas pick-up y las station wagon; mientras tanto Arequipa figura en la lista con 187.929 unidades vehiculares ocupando el tercer lugar dentro del país (El Economista, s.f. párrafo octavo).

Del mismo modo cabe señalar que el 15 de junio de 2020, se efectuaron modificaciones en la norma que disminuyeron la tasa del Impuesto Selectivo al Consumo, en adelante ISC para incentivar la compra de vehículos, principalmente

las unidades con bajo nivel de cilindraje. Así, de esta manera las tasas del ISC afectan a los vehículos de acuerdo a tramos en su nivel de tanqueo de combustible para la cual empezamos con:

- a. Vehículos que tengan menor o igual a 1,400 cm³ de cilindraje tendrán una tasa de ISC de 5%.
- b. Los que tengan un nivel de cilindraje mayor a 1,400 cm³ y menor o igual a 1,500 cm³ tendrán una tasa de ISC de 7.5%.

Anteriormente ambas categorías tenían una tasa del ISC del 10%. Por lo que se puede observar con esta reducción antes detallada se incentiva la adquisición de unidades con estas características, por lo cual se espera una baja sobre el precio de venta, efecto que podría darse para el segundo semestre del año (Gestión, 2019).

Asimismo actualmente se vive otra realidad económica en el país, comparando con la realidad económica del año en que se creó este impuesto al día de hoy las personas naturales tienen mayor poder adquisitivo, cada vez es más fácil comprar un vehículo nuevo, los bancos lanzan todo tipo de ofertas y créditos para este sector, por lo cual creo que el proponer una escala de impuestos con tasas de acuerdo al grado de contaminación que tienen los vehículos sería conveniente tanto para el medio ambiente como para la recaudación tributaria, así los que más contaminan más pagan.

1.1.1 Delimitación de la Investigación

Luego de haber descrito la problemática del tema a continuación, se detallan los siguientes aspectos de la delimitación.

Espacial: En la ciudad de Lima Metropolitana.

Social: La Municipalidad de Lima Metropolitana viene imponiendo la tasa del 1% al valor del vehículo nuevo durante 3 años.

Temporal: El período propuesto es del año 2020.

Conceptual: Impuesto al Patrimonio Vehicular: Es un impuesto que grava la propiedad de vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus, con una antigüedad no mayor de 3 años.

Recaudación Tributaria Municipal:

Podemos decir que los impuestos municipales como el impuesto Predial, los arbitrios, el impuesto de alcabala, el impuesto a las apuestas, el impuesto a los espectáculos públicos no deportivos, y el impuesto vehicular, son con el fin de generar recursos económicos para poder cubrir las necesidades de su población como la salubridad y limpieza pública, seguridad ciudadana, transporte público, otorgamiento de licencias y registros, agua y desagüe, entre otros.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

¿En qué medida el impuesto al patrimonio vehicular influye en el nivel de recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?

1.2.2 Problemas Específicos

a) ¿En qué medida las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?

- b) ¿En qué medida la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?
- c) ¿En qué medida la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular influye en el cumplimiento del pago de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?
- d) ¿En qué medida las modificaciones tributarias por la contaminación ambiental influyen en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

Determinar si el impuesto al patrimonio vehicular influye en la recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a) Determinar si las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.
- b) Conocer si la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.
- c) Determinar si, la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular influye en el cumplimiento del pago de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.

d) Establecer si las modificaciones tributarias en el impuesto al patrimonio vehicular por la contaminación ambiental influyen en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.

1.4 Justificación de la Investigación

La razón principal de esta investigación es proponer la modificación tributaria del impuesto al patrimonio vehicular de manera que sea consecuente ya que, actualmente los vehículos que más contaminan son los que no están gravados con este impuesto.

1.4.1 Importancia

Es importante ya que nos permite ampliar la base tributaria además del incremento en la recaudación.

1.4.2 Viabilidad de la Investigación

Este trabajo cuenta con los recursos humanos y materiales por tal razón se podrá llevar a cabo.

1.5 Limitaciones

En el presente proyecto de investigación no se presentaron limitaciones ya que se tuvo acceso a la información y estadísticas respecto al impuesto al patrimonio vehicular y se contó con los recursos para su finalización.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Investigaciones Nacionales

(Ayllon, 2017) Maestro en Gestión Pública, tesis “Gobierno electrónico y la recaudación tributaria del Impuesto Vehicular en el servicio de administración tributaria de Lima”. Presentada en la Universidad Cesar Vallejo, donde resume lo siguiente:

Esta tesis tiene como objetivo principal establecer el enlace que existe entre el Gobierno Electrónico y la Recaudación Tributaria del Impuesto Vehicular en el Servicio de Administración Tributaria de Lima. Concluyendo en definitiva que existe una relación baja y positiva entre el gobierno electrónico y la recaudación tributaria.

Lo expuesto en esta tesis tiene concordancia con mi investigación ya que si las entidades del gobierno local se interconectan entre si

electrónicamente, la información de los contribuyentes sería actualizada y así se podría fiscalizar y cobrar con mayor facilidad, de esta manera aumentarían los ingresos de las municipalidades.

Beltrán (2018) Doctor en Ciencias Empresariales, tesis “Racionalidad sociológica del Impuesto al Patrimonio Vehicular en el Perú desde la percepción de los ciudadanos en Arequipa”. Presentada en la Universidad Nacional San Agustín de Arequipa, donde resume lo siguiente:

Tuvo como principal objetivo identificar la razón sociológica del Impuesto al Patrimonio Vehicular del Perú, concluyendo que el legislador gravó el impuesto dirigido a personas con mayor estatus socioeconómico con mayor capacidad contributiva, pero que también afectan a personas que tienen la posibilidad de comprar un vehículo nuevo, desanimando la adquisición de estos, que son los que menos contaminan.

Dicha tesis encuentra que la racionalidad del legislador al momento de crear el impuesto fue la capacidad contributiva, entendemos que en ese momento se vivía una realidad distinta a la actualidad y por lo se manifiesta que el espíritu de la norma debería cambiar, siendo el grado de contaminación factor determinante, el que más contamina más paga.

Gonzales (2019) Maestro en Tributación Fiscal y Empresarial, tesis “La evasión tributaria y su incidencia en la recaudación fiscal de las empresas de delivery-pymes en Lima Metropolitana período 2014-2018”. Presentada en la Universidad San Martín de Porres, en la cual sintetiza lo siguiente:

Tuvo como principal objetivo estudiar la incidencia de la Evasión Tributaria sobre la Recaudación Fiscal de las empresas de Delivery-Pymes

en Lima Metropolitana período 2014-2018, el tipo de investigación es aplicada y de nivel descriptivo. Concluye principalmente en que si se logra combatir de manera eficaz la evasión tributaria de las empresas delivery, el Estado podría acrecentar la recaudación, y esto conllevaría a que el Gobierno pueda destinar los recursos suficientes para salud, educación, seguridad e infraestructura.

Coincidimos con el investigador al momento de señalar que el Gobierno debe incorporar una educación o cultura tributaria en nuestro sistema educativo para de esta manera se concientice el tributar al Estado, ampliando así la base tributaria y por ende los ingresos del Gobierno aumentarían para poder cubrir los servicios e infraestructura que tanto adolece nuestra nación.

Rojas (2019) Maestro en Administración con mención en Gestión Pública, tesis “Propuesta de un modelo de gestión integral de Recaudación Tributaria para incrementar el ingreso del impuesto vehicular en la Municipalidad Provincial de Chachapoyas – Amazonas”. Presentada en la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle, donde resume lo siguiente:

Tuvo como objetivo principal Plantear la Gestión Integral mediante un modelo que incremente la Recaudación Tributaria del impuesto Vehicular en la Municipalidad Provincial de Chachapoyas, el tipo de la investigación es descriptiva propositiva. La principal conclusión es que si aplicamos la “Propuesta de un Modelo de Gestión Integral de Recaudación Tributaria para Incrementar el Ingreso del Impuesto Vehicular en la Municipalidad

Provincial de Chachapoyas – Amazonas”, De esta manera la recaudación del impuesto vehicular mejorará en un 95%.

Encontramos en dicha tesis que la deficiente organización, por la falta de mayor apertura de oficinas recaudadoras, carencia de análisis en la información, bajos estándares de calidad, inoperativos sistemas de cobranza, personal poco capacitado y escasa publicación de resultados genera una necesidad imperiosa de tener el “Modelo de Gestión Integral” que propone el investigador.

Ticona (2018) Maestro en Administración con mención en Gestión Pública, tesis “Evasión de impuesto al patrimonio vehicular en la Municipalidad del Cusco-2017”. Presentada en la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle, donde resume lo siguiente:

El objetivo primordial fue verificar si la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular en la Municipalidad del Cusco-2017, se venía evadiendo significativamente, el tipo de la investigación es descriptivo, observacional y diseño cuantitativo. Concluyendo: que la poca capacitación al personal por falta de recursos son un factor clave en la recaudación del impuesto vehicular.

La presente investigación coloca a la automatización de procesos, la capacitación adecuada y oportuna, o la contratación de personal calificado como pieza fundamental para una buena gestión pública recaudatoria.

2.1.2 Investigaciones Internacionales

López (2012) Maestro en Economía para el desarrollo, tesis “Impuesto vehicular en Ecuador evaluación de impacto en el Control”. Presentada en la Universidad de Ecuador, donde resume lo siguiente:

Tuvo como objetivo principal “determinar el efecto del programa de control del pago del impuesto a la propiedad de vehículos en los días de retraso del pago del impuesto del periodo posterior a la intervención”. Concluyendo que no influye en el pago del impuesto vehicular el hecho de entregar oportunamente la cartilla con la información necesaria para el pago de este.

Dicho investigador plantea en su tesis que se debería insistir no solo con una sino con varias cartillas de información, invocando primero a la buena voluntad y terminando con la advertencia de ser multados de no cumplir con sus obligaciones tributarias.

Sotomayor (2016) Maestro en Ingeniería Ambiental, en la tesis “Componente ambiental como parámetro adicional en el impuesto ambiental a la contaminación vehicular”. Presentada en la Universidad de Guayaquil., donde resume lo siguiente:

Tuvo como objetivo principal establecer que partiendo de “IACV establecido en la Ley de Fomento Ambiental y con sustento en los datos obtenidos en el estudio que sustentó el Plan Piloto de formulación y uso de la gasolina extra con etanol anhidro en la ciudad de Guayaquil”, una vez reglamentado el marco jurídico, ambiental y técnico, se perfecciona la determinación del tributo sumando el factor ambiental como fuente principal la concentración de las emisiones de los gases hidrocarburos no combustionados (HC) y monóxido de carbono (CO). Tiene como principales conclusiones: a) El acercamiento realizado ante la entidad estatal, Servicios de Rentas Internas, permitió establecer que, del parque automotor correspondiente a la ciudad de Guayaquil, los vehículos que consumen

gasolina ascienden a 198.968 unidades en el año 2014. b) Al adicionar el componente ambiental Cg en la fórmula establecida en el artículo 13 de la Ley que refiere a la “LEY FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACION INGRESOS DEL ESTADO, VERDE”, quedaría planteada de la siguiente manera: $IACV = \{(b - 1500) t\} (1+FA) + Cg$. Por tal motivo se consumaría el principio ambiental, “quien contamina, paga” en base al recorrido realizado por un vehículo de ciclo Otto, considerándose los gases emitidos HC no combustionado y CO, acumulado.

De lo anterior podemos encontrar a Connor (2020) que indica el significado de Ciclo Otto: “Es uno de los ciclos termodinámicos mas comunes que se pueden encontrar en los motores de automóviles”.

Villacís (2019) Maestro en Administración Jurídico, Tributaria y Financiera, en la tesis “Análisis de la recaudación de los tributos provenientes de la matriculación vehicular durante el periodo 2013-2017 en el Distrito Metropolitano de Quito y propuesta de un plan de recaudación efectiva de los tributos administrados por el Servicio de Rentas Internas”. Presentada en la Universidad Central del Ecuador, donde resume lo siguiente:

Tuvo como objetivo principal “elaborar un plan de recaudación efectiva del Impuesto Anual sobre la Propiedad de los Vehículos Motorizados e Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular administrados por el Servicio de Rentas Internas en el Distrito Metropolitano de Quito”. Realizando en el periodo 2013-2017. Metodología de la investigación es descriptiva. Principal Conclusión: Es que la falta de capacidad contributiva y cultura tributaria han incidido de manera negativa

para poder efectuar el pago del Impuesto Ambiental, tal es así que se atendieron mas de 300 solicitudes de exoneracion.

Dicha tesis argumenta que es muy necesario la actualización de los datos de vehículos en sus sistemas a fin de efectuar el cobro debido del impuesto.

Villegas (2012) Maestro en Gerencia Tributaria , en la tesis “Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular “IMCV”-caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra-2012”. Presentada en la Universidad Tecnológica Privada de Santa Cruz-UTEPSA, donde resume lo siguiente:

Tuvo como finalidad principal proponer “un Impuesto Municipal al parque automotor, para ejercer un mecanismo coactivo mediante el cual se incrementarán las recaudaciones tributarias y se reducirán los efectos de la contaminación del aire ocasionado por vehículos automotores”. Metodología de investigación analítica, comparativa y propositiva. Concluyendo que La ascendente contaminación originada por fuentes móviles gracias a que existe una falta de conciencia ambiental de un gran porcentaje de propietarios de vehículos automotores, hoy en día inciden en la salud de las personas y en el medio ambiente coadyuvando a elevar los niveles del calentamiento global, situación que se puede evidenciar con temperaturas cada vez más elevadas pero esta situación se puede revertir paulatinamente haciendo el respectivo mantenimiento de las unidades móviles. c) Hoy en día existe una alta tendencia de países que se ponen en campaña para mejorar el medio ambiente mediante la aplicación de tributos de características medio ambientales, tal es el caso de España mediante la aplicación del Impuesto de Matriculación, y Ecuador que prepara para la

gestión 2012 la aplicación de un Impuesto Verde que gravará a la mayoría de los vehículos que circulan por sus calles, en conclusión Santa Cruz de la Sierra y por qué no decir Bolivia toda, no debe quedar fuera de este contexto ya que se puede evidenciar en las calles la contaminación vehicular que cada vez degrada el aire que se respira.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 Impuesto al Patrimonio Vehicular

El impuesto al Patrimonio Vehicular, según la (Ley de Tributación Municipal, 2001) de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Siendo así que con la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular empezará a computar el plazo.

“La administración del impuesto corresponde a las Municipalidades Provinciales, en cuya jurisdicción tenga su domicilio el propietario del vehículo. El rendimiento del impuesto constituye renta de la Municipalidad Provincial” (Ley de Tributación Municipal, 2001).

2.2.1.1 Marco Legal del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Creemos que es muy importante mencionar las normas legales tributarias que enmarcan este impuesto por ello vamos a mencionar algunos artículos necesarios:

Conforme al Artículo 31:

Son sujetos pasivos, en calidad de contribuyentes, las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos señalados en el artículo anterior.

El carácter de sujeto del impuesto se atribuirá con arreglo a la situación jurídica configurada al 01 de enero del año a que corresponda la obligación tributaria. Cuando se efectúe cualquier transferencia el adquirente asumirá la condición de contribuyente a partir del 01 de enero del año siguiente de producido el hecho. (Ley de Tributación Municipal, 2001)

Como también el Artículo 32º establece:

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. (Ley de Tributación Municipal, 2001)

De igual forma “La tasa del impuesto es de 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” (Ley de Tributación Municipal, 2001, art. 33).

A manera de ejemplo se menciona que tanto un auto que pertenece a la marca Toyota, comúnmente adquirido por la población de ingresos medios, cuyo precio de venta es de US\$ 23,800, como un auto de la marca Mercedes-Benz, versión de opulencia, solamente adquirido por el sector social de clase A,

cuyo precio de venta es de US\$ 100,000; van a estar sujetos a una carga tributaria homogénea del 1%. (Ruiz de Castilla, 2008)

De lo citado en el párrafo anterior se observa que se cumple el “principio de igualdad vertical” estipulado en la Carta Magna de 1993, donde menciona que: “los sujetos que poseen menor riqueza económica deben soportar menor carga tributaria, entre tanto las personas que poseen mayor riqueza económica deberán asumir una mayor carga tributaria” (Ruiz de Castilla, 2008).

Conforme al Artículo 34^o, es de obligación que los contribuyentes efectúen una declaración jurada en los siguientes casos:

- a) Cada año, hasta el último día hábil de febrero, a menos que la Municipalidad determine algún plazo adicional.
- b) si se realizara alguna modificación de propietario como una venta o cesión. En tal circunstancia, se deberá realizar la declaración en como máximo en el último día hábil del mes que sigue, en el cual se produjeron los acontecimientos.
- c) En el momento que lo requiera la administración tributaria, según el plazo que establezca.

Como también el Artículo 35^o.- menciona que el impuesto se podrá liquidar según sea el caso de acuerdo a estos supuestos:

- a) Se tendrá opción de cancelar cada ejercicio anual hasta el último día hábil del mes de febrero, si es Al Contado.

b) Se podrá cancelar en cuatro trimestres si es de forma fraccionada, Siendo la primera cuota equivalente a $\frac{1}{4}$ del impuesto resultante, debiendo cancelarse en febrero hasta el último día hábil. Por otro lado, las cuotas restantes deberán ser abonadas en los trimestres de mayo, agosto y noviembre, igualmente hasta el último día hábil de cada mes. Teniendo siempre presente que se debe actualizar su valor conforme a: “la variación acumulada del Índice de Precios al Por Mayor (IPM) que publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)”, desde el mes del vencimiento de la primera cuota, y de las siguientes. (Ley Tributación Municipal, 2001)

Igualmente, el Artículo 36º aclara que tratándose de cambio de propietario, “a que se refiere el inciso b) del artículo 34, el transferente deberá liquidar el impuesto adeudado que le corresponde hasta el último día hábil del mes siguiente de producida la transferencia” (Ley Tributación Municipal, 2001).

El artículo 37º considera a las siguientes entidades inafectas del pago del impuesto vehicular:

- 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. (Ley de Tributación Municipal, 2001)

Finalmente podemos mencionar el Artículo 3 del Decreto Supremo N° 22-94-EF, se aplica el impuesto a los vehículos siguientes:

Automóvil: "Vehículo automotor para el transporte de personas, hasta de 6 asientos y excepcionalmente hasta 9 asientos, considerados como de las categorías A1, A2, A3, A4 y C". (art. 3)

Camioneta: "Vehículo automotor para el transporte de personas y de carga, cuyo peso bruto vehicular hasta de 4,000 Kgs. considerados como de las categorías B1.1, B1.2, B1.3 y B1.4". (art. 3)

Station wagon: "Vehículo automotor derivado del automóvil que, al rebatir los asientos posteriores, permite ser utilizado para el transporte de carga liviana, considerados como de las categorías A1, A2, A3, A.4 y C". (art. 3)

Para la política fiscal una expresión de riqueza económica es la propiedad de un vehículo, que a su vez hace susceptible al propietario de la carga tributaria que esto demanda (Ruiz de Castilla, 2008).

En cambio, para el Derecho Tributario, el objeto gravado es un bien mueble sobre el que recae el derecho de propiedad. De conformidad con el artículo 923 del Código Civil del Perú,

la propiedad es una relación entre un sujeto y un determinado objeto, en términos tales que el sujeto es titular de todos los derechos (posibilidades de aprovechamiento económico) sobre el bien. (p. 195-196)

Se puede asumir que el impuesto vehicular grava al propietario del vehículo siendo esto de tipo personal, mas no grava la posesión del mismo. Para el legislador no toma en cuenta quien tenga la propiedad del vehículo en dicho momento, ya sea cuando se adquiriera por intermedio de un contrato de arrendamiento financiero o quizás un contrato de alquiler, etc. (Alva, 2009)

Según Alva (2009) nos indica lo siguiente:

El impuesto vehicular no es de tipo real. El término real viene del latín “res” que significa cosa. No es de tipo real porque si fuera así no nos interesaría quien es el propietario del vehículo, sino que nos bastaría saber quién es el que no lo posee en la actualidad para saber que es el obligado al pago del impuesto respectivo.

Asimismo, para Ruiz de Castilla (2008) tomando en cuenta el medio ambiente refiere lo siguiente:

Desde una perspectiva clásica, el Impuesto al Patrimonio Vehicular se justifica en el principio económico de capacidad contributiva. Un vehículo nuevo o de pocos años de existencia tiene más valor en el mercado, de tal modo que su precio es elevado y permite identificar a los sectores sociales de ingresos medios y altos que bien pueden

soportar cargas tributarias. Por otro parte, a partir de la década de noventa, viene creciendo la preocupación internacional por la afectación al Medio Ambiente (p. 197). Dentro de este orden de ideas se propone la estructuración de un impuesto al vehículo, pero tomando como punto de partida el principio contaminador-pagador. Un vehículo nuevo o durante sus primeros años de vida útil debe quedar liberado del impuesto al patrimonio. De este modo se estimula la compra y uso de vehículos menos contaminantes. En cambio, los vehículos que ya han superado su vida útil deben soportar una carga tributaria mayor, en la medida que aumenten la contaminación ambiental. (Ruiz De Castilla, 2008, p. 198)

2.2.2 Recaudación Tributaria Municipal

En el marco del sistema tributario peruano vigente a partir desde 1994 mediante el Decreto Legislativo N° 771 tiene como objetivo incrementar la recaudación, brindar una mayor eficiencia, permanencia y simplicidad, distribuir equitativamente los ingresos que corresponden a las municipalidades, en ese orden de ideas tenemos El sistema tributario municipal nacional que toma como base legal la Constitución Política del Perú y la Ley Orgánica de Municipalidades.

Según La Constitución Política del Perú (1993) señala lo siguiente: “Los tributos se crean, modifican o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de

facultades, salvo los aranceles y tasas, los cuales se regulan mediante decreto supremo”.

Los Gobiernos tanto Locales y Regionales tienen la facultad de crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas, o exonerar de éstas, dentro de su ámbito jurisdiccional, siempre respetando los límites señalados en la Ley. “El Estado, al ejercer la potestad tributaria, debe respetar los principios de reserva de la ley, y los de igualdad y respeto de los derechos fundamentales de la persona. Ningún tributo puede tener carácter confiscatorio”. (art. 74)

“Las leyes de presupuesto y los decretos de urgencia no pueden contener normas sobre materia tributaria . Las leyes relativas a tributos de periodicidad anual rigen a partir del primero de enero del año siguiente a su promulgación”. (art. 74)

Asimismo, en la Ley Orgánica de Municipalidades precisa:

Artículo 70° - Sistema Tributario Municipal

El sistema tributario de las municipalidades se rige por la ley especial y el Código Tributario en la parte pertinente.

Las municipalidades y la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) pueden firmar convenios con el propósito de perfeccionar la fiscalización y aumentar la recaudación de sus tributos, que son tarea asignada a las municipalidades. El costo o comisiones que puedan devengar de estos convenios de ninguna manera podrá ser trasladada a los contribuyentes.

También algunos autores comentan lo siguiente acerca de las Municipalidades.

Los tributos municipales también corresponden pagarlos por los contribuyentes alcanzados por la tributación municipal. Los gobiernos locales, son organismos que por diversos recursos incentivan el crecimiento de la sociedad brindando servicios esenciales en la misma localidad. Sirviendo adicionalmente para que el municipio pueda recaudar de esa manera, entre los tributos que alcanzan a su potestad para recaudación son: Impuesto predial, de alcabala, al patrimonio vehicular, a los juegos, a las apuestas y espectáculos públicos. (Javierest, 2019)

De acuerdo al Título I, artículo Nro 1 se simplifica la administración del sistema tributario municipal y declara de interés nacional su racionalización, con el objetivo de sintetizar la administración de los ingresos que sean considerados rentas de los Gobiernos Locales y perfeccionar su recaudación, asimismo para los vencimientos en fechas se considerará en días calendario. (Ley de Tributación Municipal, 2001)

Asimismo, menciona que los ingresos recaudatorios de las Municipalidades son por:

- a) “Los impuestos municipales creados y regulados por las disposiciones del Título III”. (art. 3)
- b) “Las contribuciones y tasas que determinen los Consejos Municipales, en el marco de los límites establecidos por el Título III ”. (art. 3)
- c) “Los impuestos nacionales creados a favor de las Municipalidades y recaudados por el Gobierno Central, conforme a las normas establecidas en el Título IV ”. (art. 3)

d) “Los contemplados en las normas que rigen el Fondo de Compensación Municipal”. (art. 3)

De la misma manera Los Gobiernos Municipales están facultados para firmar contratos con una o varias entidades supervisadas por la Superintendencia de Banca y Seguros para optimizar la recaudación de sus tributos.

De acuerdo a lo establecido en la Ley de Tributación Municipal, (2001) los impuestos municipales son, exclusivamente, los siguientes:

- a. Impuesto Predial.
- b. Impuesto de Alcabala.
- c. Impuesto al Patrimonio Vehicular.
- d. Impuesto a las Apuestas.
- e. Impuesto a los Juegos.
- f. Impuesto a los Espectáculos Públicos.

Según la Ley de Tributación Municipal (2001) en su artículo 7 nos dice: “En ningún caso, los Registros Públicos, sea cual fuere su naturaleza o denominación, ni los Notarios Públicos, podrán requerir se acredite el pago de los impuestos a que alude el artículo precedente para la inscripción o formalización de actos jurídicos”

Asimismo, Martín (2009) señala que los factores que, en forma directa, participan en la conformación de los datos de la recaudación tributaria son los siguientes:

- La Legislación Tributaria. “La estructura de los impuestos es fijada por leyes, que especifican el objeto del gravamen, su base imponible, las alícuotas, el momento de perfeccionamiento del hecho imponible, las

deducciones admitidas y las exenciones, tanto de carácter objetivo como subjetivo". (Martin, 2009, p. 2)

Tales normas, a su vez tienen diversas controversias referidas al sistema de resolución del tributo, así como: la valuación de activos, pasivos, métodos de amortización, contabilización, forma de procedimiento para los tipos de contribuyentes y operaciones (Martin, 2009, p. 2)

- El Valor de la Materia Gravada. Es el importe monetario, que, de acuerdo con la legislación de tributación del país, se ven afectos para pagar tributo al Estado, de acuerdo con lo que se obtiene por los ingresos de las actividades realizadas.

Siendo así, que debe considerar el valor total, sin descontar ningún importe monetario, debido a que es la operación gravada conforme a la norma tributaria (Martin, 2009, p. 2)

- Las normas de liquidación e ingreso de los tributos. Son todas aquellas que se encuentran dentro del tratamiento tributario, en las que se detallan las definiciones de los impuestos, y como se determinan, conforme al reglamento de la administración tributaria, para así establecer el abono que se deberá efectuar referido a los gravámenes. (Martin, 2009, p. 2)

Dichas normas delimitan los conceptos que deben incluirse para cada tributo, refiriéndose a las declaraciones juradas, anticipos, retenciones, percepciones y pagos a cuenta, así como procedimientos para establecer el importe de cada abono y los plazos que se debe registrarse. (Martin, 2009, p. 2)

“Especifican, también, los créditos que pueden computarse contra cada una de las obligaciones tributarias, tales como saldos a favor de los contribuyentes, beneficios derivados de regímenes de promoción económica, pagos efectuados en otros impuestos, etc.” (Martin, 2009, p. 2).

También se indican los medios de pago a utilizar para así liquidar las obligaciones tributarias, pudiendo ser: bancarios y no bancarios. Lo fundamental de ello, es que solo algunos medios de pago están dentro de la data de recaudación (Martin, 2009, p. 2).

Los abonos bancarios, para registrarse como recaudación, requieren transferencias de dinero de los contribuyentes al fisco, debido a ello, casi siempre, es realizado por medios de pago autorizados utilizando el sistema financiero, ya sea en efectivo, con cheque o cualquier otro tipo de transferencia. Y por lo opuesto, los abonos que se efectúan por otro medio diferente al bancario no se realiza una transferencia de fondos, sino que la obligación tributaria se liquida mediante compensación de deudas, utilizando el saldo a favor que cuenta cada contribuyente, que puede ser por crédito fiscal, por tributos no utilizados de otros impuestos y diferentes beneficios que se proporcione, y con ello se compense la deuda. (Martin, 2009, p. 3)

Las liquidaciones que se realizan por medio del uso de saldos a favor, no se encuentran contemplados en los datos de la recaudación, puesto que tales saldos originan en abonos bancarizados que se efectuaron para liquidar las obligaciones en tales impuestos, que superaron el importe de estas, siendo registrados en la respectiva recaudación. Por lo consiguiente, su adición en la data de la recaudación del gravamen en el que son

aplicados como medio de pago determinaría un doble registro de tales importes pagados en exceso. (Martin, 2009, p. 3)

- La falta de pago en las obligaciones tributarias, “El posible registro como recaudación de las liquidaciones con bonos de crédito fiscales depende de las normas por las que se rige cada oficina recaudadora”. Se puede dar un caso, que se efectuó la imputación cuando se recibe, o también de forma previa, para obtener los importes que le corresponde al contribuyente por medio de un cambio que le brinde el ente público que giro. (Martin, 2009, p. 3)

- Los factores diversos. Por ello, para utilizar todos los elementos que forman parte de los valores de recaudación tributaria se deben adicionar en un conjunto de variables, que en su mayoría pertenecen al área administrativa, entre las más importantes tenemos: las transferencias que el ente recaudador ejecuta entre cuentas bancarias de los impuestos, los ingresos por planes de facilidades de pago, y los retrasos en la validación de pagos efectuados, se puede dar que el registro se lleve a cabo en un periodo siguiente del cual se realizó. (Martin, 2009, p. 4)

Todos los factores determinantes se encuentran presentes en la figura de la data de la recaudación tributaria. De tal forma que: “todo cambio que se realice afectará el rango de los ingresos impositivos”. El total de todas las modificaciones que se efectúen en dos periodos de tiempo dará a lugar la exponer la variación que se resulte de la recaudación entre ellos. Asimismo, adicionar modificaciones que se crea conveniente, las variables en periodos futuros, se podrá acceder al importe de recaudación proyectada para tales periodos. (Martin, 2009, p. 4)

También se debe tener presente el efecto que estos factores dan tanto cuando se producen cambios en su definición, como cuando sólo se modifica su nivel (Martin, 2009, p. 4).

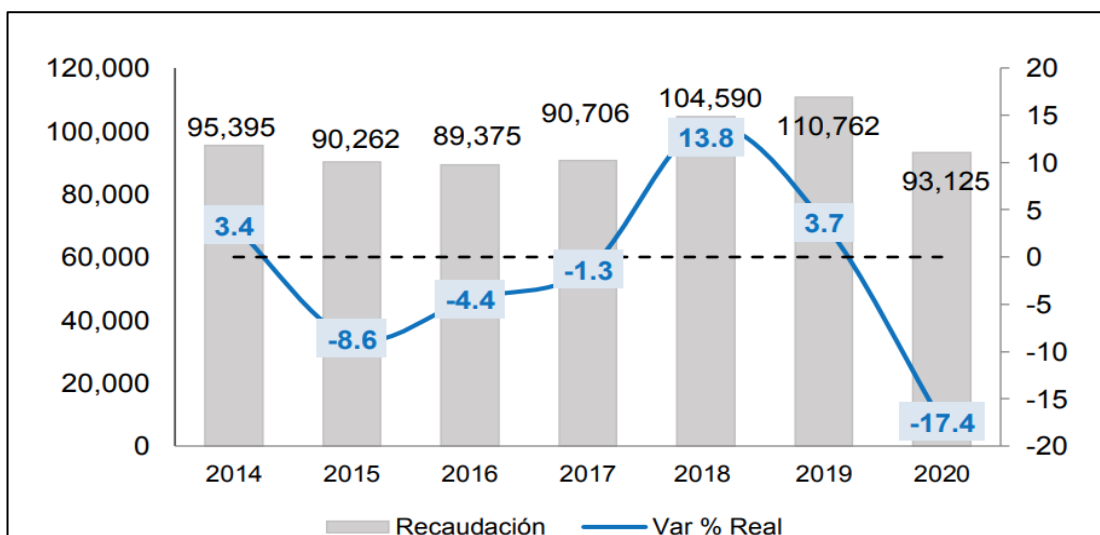
Por consiguiente, la prioridad de tales componentes determinantes para la recaudación tributaria es distinto de acuerdo con el plazo que se puede proyectar o analizar. En las proyecciones de largo plazo, la recaudación de un tributo va a depender del valor de la materia gravada, según la norma tributaria, en conjunto con el nivel de ejecución. Por otro lado, en todo análisis de variaciones referente a los ingresos y proyecciones de corto y mediano plazo, las normas de pago e ingreso, y los factores diversos a su vez casi a menudo presentar un impacto significativo en los informes sobre lo recaudado. (Martin, 2009, p. 4)

Recaudación y Presión Tributaria

En el ejercicio 2020 se logró recaudar S/ 93,125 millones de soles por Ingresos Tributarios del Gobierno Central Netos (descontando las devoluciones de impuestos efectuadas). Tal cuantía, figuro S/ 17,637 millones de soles, representando un menor valor comparado con en el 2019 y representa una baja del 17,4%. SUNAT(2020)

Figura 1. Ingresos Tributarios del Gobierno Central Netos 2014-2020

(En millones de soles y Var. % real anual)



Fuente: Memoria Anual 2020-SUNAT

Como podemos apreciar la tabla nos arroja los siguientes resultados obtenidos en el 2020.

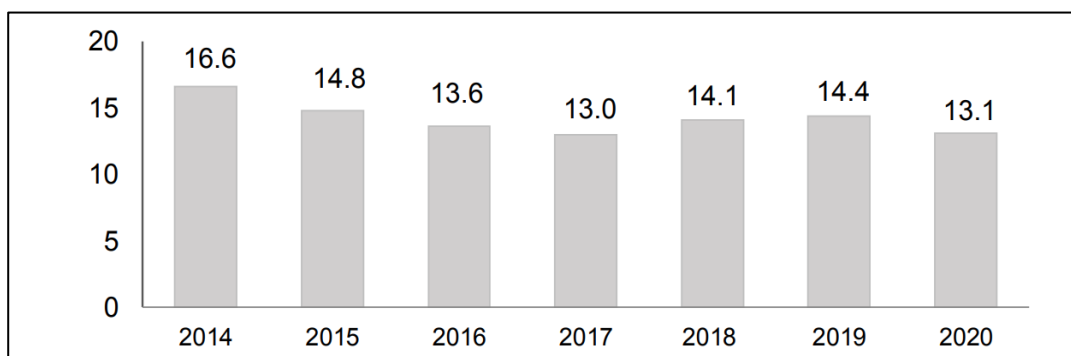
Se reflejó principalmente, la menor actividad económica generalizada en comparación con el 2019, producto de las medidas de inmovilización obligatoria ante la pandemia del COVID-19; y las medidas de alivio y otorgamiento de liquidez a los contribuyentes, aprobadas por el MEF y la SUNAT. En menor medida, también existe un efecto estadístico negativo generado por S/ 800 millones de soles, aproximadamente de menores pagos extraordinarios registrados en el 2020 con respecto de los obtenidos en el 2019. Al respecto, cabe señalar que desde el tercer trimestre se observó una recuperación gradual explicada por la reanudación progresiva de las actividades económicas, pero que solo atenuó el resultado negativo del año. (SUNAT, 2020)

“Con este resultado, en el año 2020 se alcanzó una presión tributaria del orden de 13,1%, lo que representa una reducción de 1,3 puntos porcentuales en este indicador respecto a la registrada el 2019 que fue 14,4%” (SUNAT, 2020).

Figura 1

Ingresos Tributarios del Gobierno Central Netos: 2014-2020

(En porcentaje del PBI)



Fuente: Memoria Anual 2020-SUNAT

2.3 Definición de Términos Básicos

Tasas Aplicadas

De acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas señala que la tasa 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 se recibe por el servicio de origen contractual”.

Tabla de Valores

Según Ruiz de Castilla (2008) “El valor del vehículo que aparece en esta tabla tiene que ser comparado con el valor de adquisición. El monto que resulte mayor pasa a constituir la base imponible para el IPV” (p. 204).

Declaración Anual

De acuerdo con el diccionario financiero Konfío (s.f.) “la declaración anual es un documento oficial en el que las personas físicas o morales, presentan un reporte

de todas las operaciones de realizaron durante el año ante el Servicio de Administración Tributaria (SAT)”.

Contaminación Ambiental

Encontramos una definición que se muestra acorde a nuestras ideas.

La contaminación ambiental es la presencia de componentes nocivos, bien sean de naturaleza biológica, química o de la otra clase, en el medioambiente, de modo que supongan un perjuicio para los seres vivos que habitan un espacio, incluyendo, por supuesto, a los seres humanos. Generalmente la contaminación ambiental tiene su origen en alguna actividad humana. (BBVA, 2021)

Ingresos Tributarios

Según la definición del Banco Central de Reserva del Perú (s.f.) indica lo siguiente: “los ingresos tributarios consideran al monto de impuestos pagados por los contribuyentes al gobierno central, registrados a partir de la fecha de acreditación en la cuenta bancaria del Tesoro Público en el Banco de la Nación”.

Cobro de Impuestos

De acuerdo con el portal de Educación Financiera, el cobro de los impuestos tiene un fin primordial que beneficia a todos.

El pago de impuestos es necesario para sostener los gastos públicos, la distribución de la renta, buscar una mayor eficiencia de la economía y suavizar la crisis. Los distintos tipos de impuestos están presentes en varias actividades de la vida, tanto a la hora de pagarlos como a la hora de ver para qué sirve su cobro. (BBVA, 2020)

Cumplimiento de Pago

“Es el cumplimiento de la obligación, a través del cual se extingue ésta, satisfaciendo el interés del acreedor y liberando al deudor. El pago de la deuda debe ser completo (excepto en casos en donde se acuerde un cumplimiento parcial)” (pago, s.f.).

Conciencia Tributaria

Para Alva (2010) la conciencia tributaria es “la interiorización en los individuos de los deberes tributarios fijados por las leyes, para cumplirlos de una manera voluntaria, conociendo que su cumplimiento acarreará un beneficio común para la sociedad en la cual ellos están insertados”.

Servicio de Administración Tributaria (SAT)

Según el portal SAT de Lima (s.f.) refiere lo siguiente:

El SAT fue creado mediante los Edictos N° 225 Y N° 227, publicados el 17 de mayo y 04 de octubre de 1996, respectivamente, como un Organismo Público Descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima - MML, con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera. Asimismo, tiene como finalidad: organizar, administrar, fiscalizar y recaudar todos los ingresos tributarios; así como, recaudar ingresos por conceptos no tributarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1 Hipótesis General

El impuesto al patrimonio vehicular influye de manera positiva en el nivel de recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

3.2 Hipótesis Específicas

- a) Las tasas aplicadas del impuesto al patrimonio vehicular, si influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.
- b) La creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos si influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.
- c) La declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, si influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.
- d) Las modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular por contaminación ambiental si influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

3.3 Operacionalización de Variables e Indicadores

3.3.1 Variable Independiente

X = Impuesto al Patrimonio Vehicular

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	El impuesto al Patrimonio Vehicular, según la (Ley de Tributación Municipal, 2001) de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Siendo así que con la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular empezará a computar el plazo.	
DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	ÍNDICES
	X1 Tasas Aplicadas	1.1 Base imponible
		1.2 Tarifas por vehículos
		1.3 Porcentaje de ingresos
		1.4 Comparación de ingresos
	X2 Tabla de Valores por Antigüedad	2.1 Valores promedio
		2.2 Marcas de vehículos
		2.3 Categoría vehicular
		2.4 Kilometraje por vehículo
	X3 Declaración Anual	3.1 Cronograma de obligaciones tributarias
		3.2 Pago de impuestos
		3.3 Cumplimiento de pago en los plazos establecidos
		3.4 Declarar oportunamente la adquisición de un vehículo
	X4 Contaminación Ambiental	4.1 Responsabilidad de cuidar el medio ambiente
		4.2 Medidores de combustión
		4.3 Control de emisiones vehiculares
4.4 Uso de catalizadores		

3.3.2 Variable Dependiente

Y = Recaudación Tributaria de las personas naturales

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	Las municipalidades y la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) pueden firmar convenios con el propósito de perfeccionar la fiscalización y aumentar la recaudación de sus tributos, que son tarea asignada a las municipalidades. El costo o comisiones que puedan devengar de estos convenios de ninguna manera podrá ser trasladada a los contribuyentes.	
DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	ÍNDICES
	Y1 Ingresos Tributarios	1.1 Tasa impositiva
		1.2 Tipos de tributos
		1.3 Nivel de recaudación
		1.4 Incremento de recursos para el Estado
	Y2 Cobro de Impuestos	2.1 Generar más ingresos para la economía
		2.2 Contribución al Estado
		2.3 Cobro relacionado con el nivel de contaminación
		2.4 Administración correcta de lo recaudado
	Y3 Cumplimiento de Pago	3.1 Capacidad económica
		3.2 Sanción tributaria
		3.3 Hecho imponible
		3.4 Pago oportuno
	Y4 Conciencia Tributaria	4.1 Deberes tributarios
		4.2 Relación colectiva
		4.3 Cumplimiento voluntario
4.4 Relación pago-beneficio		
ESCALA VALORATIVA	Nominal	

CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA

4.1 Diseño Metodológico

4.1.1 Tipo de Investigación

La presente investigación tiene las condiciones necesarias para ser considerada por el tipo de: **“INVESTIGACIÓN APLICADA”** y puede definirse según el criterio de diversos autores que plantean lo siguiente:

Según, Álvarez (2020) el tipo de investigación aplicada “es cuando la investigación se orienta a conseguir un nuevo conocimiento destinado que permita soluciones de problemas prácticos”.

Por su parte, Vargas (2009) manifiesta lo siguiente:

La investigación aplicada recibe el nombre de “investigación práctica o empírica”, que se caracteriza porque busca la aplicación o utilización de conocimientos adquiridos, a la vez que se adquieren otros, después de implementar y sistematizar la

práctica basada en investigación. El uso del conocimiento y los resultados de investigación que da como resultado una forma rigurosa, organizada y sistemática de conocer la realidad. (p. 159)

4.1.2 Nivel de Investigación

De acuerdo con la finalidad de la investigación se concentra en el nivel explicativo-causal. “Pretenden establecer las causas de los sucesos o fenómenos que se estudian. Es decir su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables” (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

4.1.3 Enfoque

En la presente investigación se utilizará enfoque cuantitativo pues se basa en el uso de instrumentos de recolección de datos de naturaleza cuantitativa y procesa sus resultados por medio de cálculos estadísticos, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014)

4.1.4 Diseño

El diseño de investigación no experimental cuantitativo, podría definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios en los que no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014)

4.2 Población y Muestra

4.2.1 Población

La población para realizar la encuesta fue conformada por aproximadamente 8,000 personas naturales que poseen un vehículo o hacen uso de este a nivel de Lima Metropolitana, periodo 2020.

4.2.2 Muestra

Para una mejor precisión de la muestra óptima se empleará la fórmula del muestreo aleatorio simple para estimar proporciones cuando se tiene una población conocida.

$$n = \frac{Z^2 PQN}{e^2 (N-1) + Z^2 PQ}$$

Donde:

Z: Valor de la abscisa de la curva normal para una confianza del 90% de probabilidad, se requiere según tabla Z-score un valor de 1.65

P: Proporción de personas naturales con vehículos que manifestaron que la recaudación tributaria municipal incrementará debido a la modificación del Impuesto al Patrimonio Vehicular (**P = 0.7**)

Q: Proporción de personas naturales con vehículos que manifestaron que la recaudación tributaria municipal no incrementará debido a la modificación del Impuesto al Patrimonio Vehicular (**Q = 0.3**)

e: Margen de error 8%.

N: Población

n: Tamaño óptimo de muestra.

Entonces, con un nivel de confianza del 90% y margen de error del 8% tenemos:

$$n = \frac{(1.65)^2 (0.7) (0.3) (8000)}{(0.08)^2 (8000-1) + (1.65)^2 (0.7) (0.3)}$$

n = 88 personas naturales

Las personas naturales que cuentan con vehículos fueron seleccionadas de manera aleatoria.

4.3 Técnica de Recolección de Datos

Será la encuesta la técnica esencial y primordial a usar en el estudio de la investigación.

a. Descripción de los Instrumentos

Se ha empleado como instrumento principal para verificar nuestra hipótesis a la encuesta, que se dirigió a personas naturales que cuentan con vehículos por los cuales pagan impuestos.

b. Procedimientos de Comprobación de la Validez y Confiabilidad de los Instrumentos

Para disminuir el riesgo que se asume al seleccionar una muestra, se utilizó un cuestionario de preguntas teniendo en cuenta y dirigido a personas naturales propietarios de vehículos que posibilitaron establecer la situación actual y generar opciones de solución a la problemática que se plantea en la tesis.

4.4 Técnicas para el Procesamiento de la Información

Después de efectuar la encuesta se procesó la información ingresando los datos obtenidos en el programa estadístico SPSS (Statistical Package for Social Sciences), del modelo de correlación de Pearson y utilizando un nivel de confianza de 90%.

4.5 Aspectos Éticos

Apunta a la honestidad y veracidad del investigador, exponiendo datos verídicos consignados en el trabajo de investigación, y que todo es producto del trabajo de campo. Asimismo, el presente trabajo busca determinar que las personas naturales propietarias de vehículos paguen de manera justa y consciente basándose en el principio de quien contamina más pague más y viceversa.

CAPÍTULO V: RESULTADOS

5.1 Interpretación de Resultados

Nivel de Confianza - Alfa de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,994	32

Interpretación:

Según el estadístico Alfa de Cronbach hallado mediante el SPSS, se ha obtenido una viabilidad de 99.4% lo cual indica que la tesis desarrollada tiene una muy alta confiabilidad, entre las preguntas y los resultados de la encuesta.

Tabla de Frecuencias y Gráficos

Tabla 1

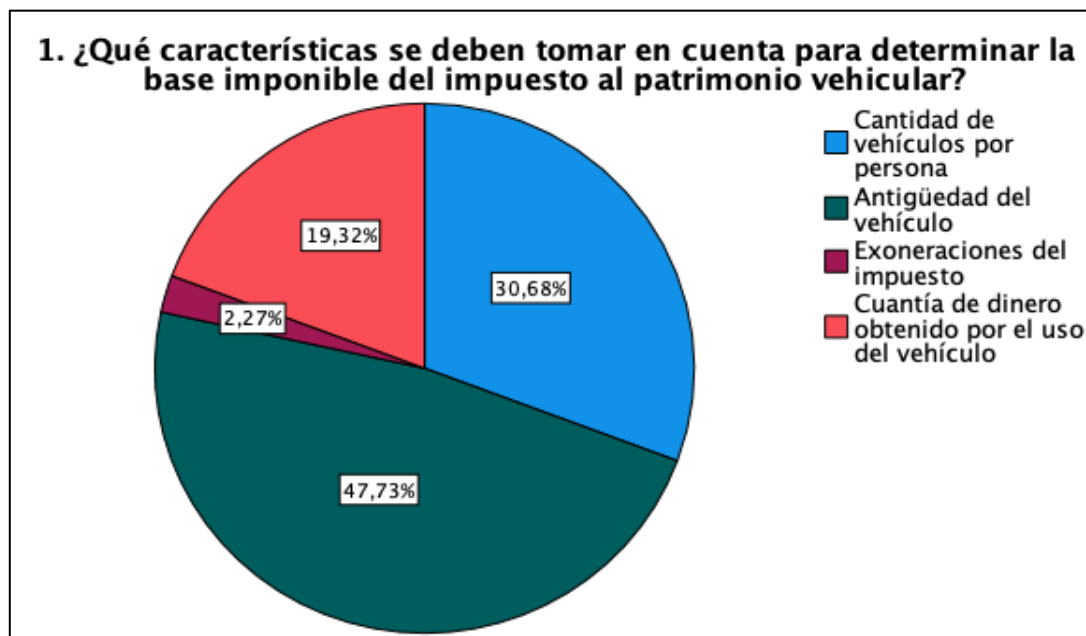
Base imponible

1. ¿Qué características se deben tomar en cuenta para determinar la base imponible del impuesto al patrimonio vehicular?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Cantidad de vehículos por persona	27	30,7	30,7	30,7
	Antigüedad del vehículo	42	47,7	47,7	78,4
	Exoneraciones del impuesto	2	2,3	2,3	80,7
	Cuantía de dinero obtenido por el uso del vehículo	17	19,3	19,3	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 2

Base imponible



Interpretación:

En la pregunta N° 1, el 47.73% de los encuestados manifestaron que la característica que se debe tomar en cuenta para determinar la base imponible del impuesto al patrimonio vehicular es la antigüedad del vehículo, un 30.68% indican que es la cantidad de vehículos por persona, un 19.32% coincidieron en que es

la cuantía del dinero obtenido por el uso del vehículo y además el 2.27% afirma que son las exoneraciones del impuesto.

De los resultados obtenidos nos podemos dar cuenta que la mayoría de las personas piensa que son dos las características que se deben tomar en cuenta para determinar la base imponible del impuesto al patrimonio vehicular.

Tabla 2

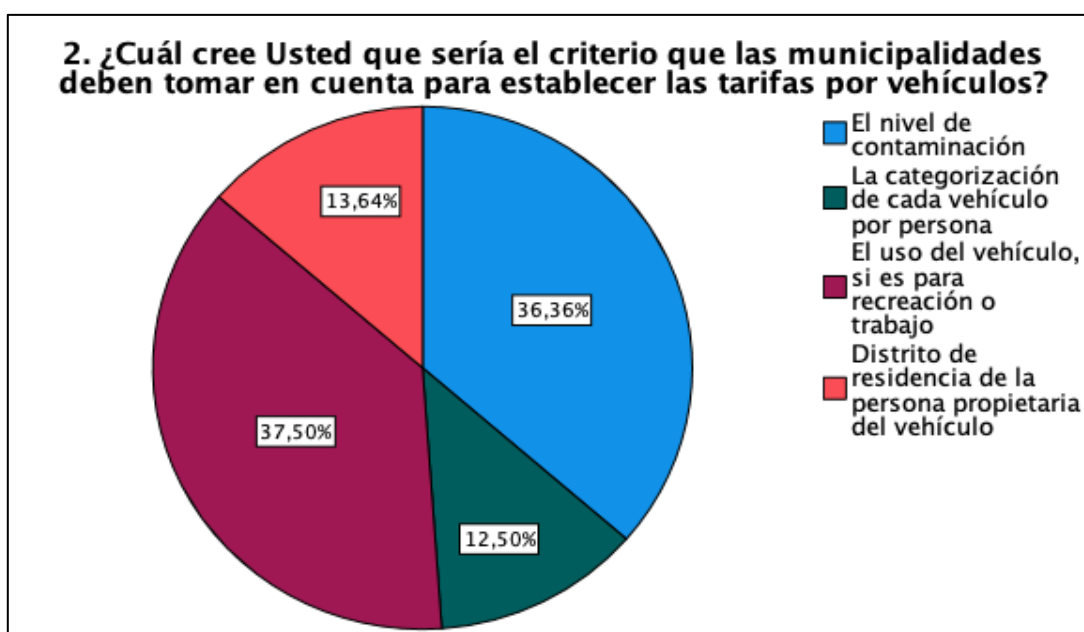
Tarifas por vehículos

2. ¿Cuál cree Usted que sería el criterio que las municipalidades deben tomar en cuenta para establecer las tarifas por vehículos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	El nivel de contaminación	32	36,4	36,4	36,4
	La categorización de cada vehículo por persona	11	12,5	12,5	48,9
	El uso del vehículo, si es para recreación o trabajo	33	37,5	37,5	86,4
	Distrito de residencia de la persona propietaria del vehículo	12	13,6	13,6	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 3

Tarifas por vehículos



Interpretación:

Respecto a la pregunta N° 2, el 37.50% de los encuestados indicaron que el criterio que las municipalidades deben tomar en cuenta para establecer las tarifas por vehículos es si el vehículo es utilizado para recreación o trabajo, un 36.36% manifiestan que es el nivel de contaminación, un 13.64% coinciden en que es el distrito de residencia de la persona propietaria del vehículo, y también un 12.50% afirma que es la categorización de cada vehículo por persona.

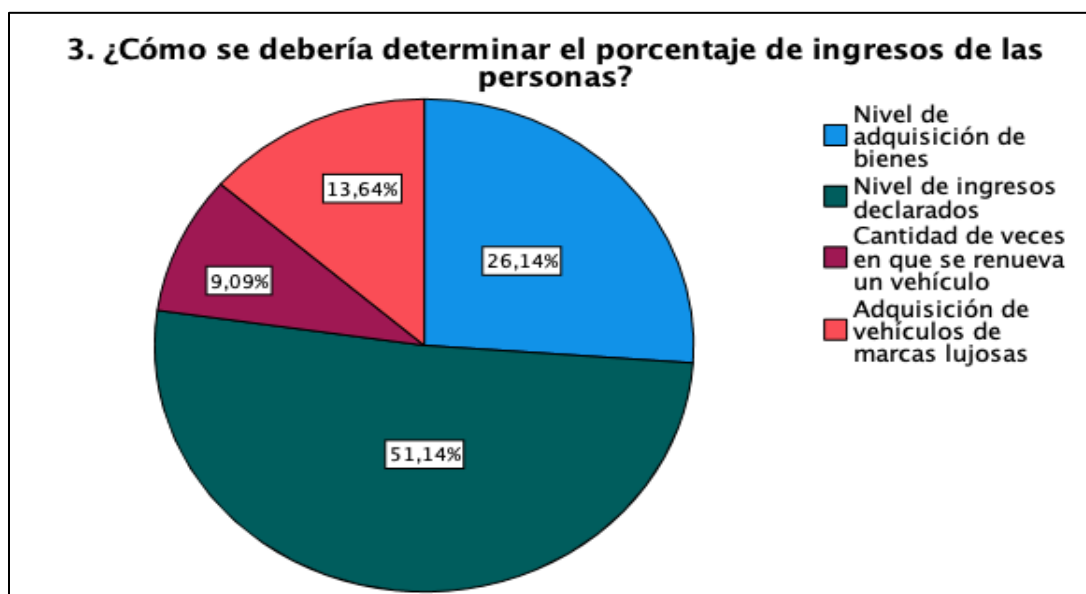
Entre los criterios que las municipalidades deben tomar en cuenta para establecer las tarifas por vehículos encontramos que hay una mínima diferencia entre el uso del vehículo, si es para recreación o trabajo y el nivel de contaminación.

Tabla 3

Porcentaje de ingresos

3. ¿Cómo se debería determinar el porcentaje de ingresos de las personas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel de adquisición de bienes	23	26,1	26,1	26,1
	Nivel de ingresos declarados	45	51,1	51,1	77,3
	Cantidad de veces en que se renueva un vehículo	8	9,1	9,1	86,4
	Adquisición de vehículos de marcas lujosas	12	13,6	13,6	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 4*Porcentaje de ingresos***Interpretación:**

Para la pregunta N° 3, el 51.14% de los encuestados manifiesta que para determinar el porcentaje de ingresos de las personas se debe considerar el nivel de ingresos declarados, el 26.14% indica que es el nivel de adquisición de bienes, asimismo el 13.64% y 9.09% consideran que debe ser la adquisición de vehículos de marcas lujosas y la cantidad de veces en que se renueva un vehículo respectivamente.

Tabla 4

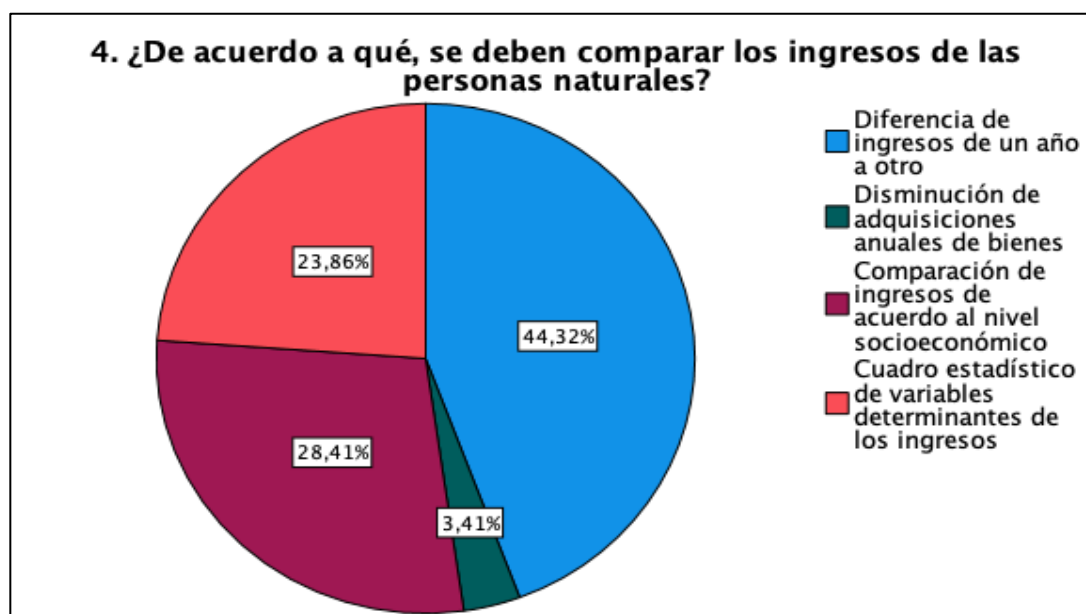
Comparación de ingresos

4. ¿De acuerdo a qué, se deben comparar los ingresos de las personas naturales?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Diferencia de ingresos de un año a otro	39	44,3	44,3	44,3
	Disminución de adquisiciones anuales de bienes	3	3,4	3,4	47,7
	Comparación de ingresos de acuerdo al nivel socioeconómico	25	28,4	28,4	76,1
	Cuadro estadístico de variables determinantes de los ingresos	21	23,9	23,9	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 5

Comparación de ingresos



Interpretación:

En la pregunta N° 4, se observa que el 44.32% de los encuestados coinciden que la diferencia de ingresos de un año a otro se deben considerar para comparar los ingresos de las personas naturales, un 28.41% indica que es la comparación de ingresos de acuerdo al nivel socioeconómico, un 23.86%

respondió que se debe hacer de acuerdo a un cuadro estadístico de variables determinantes de los ingresos y un 3.41% manifiesta que es la disminución de adquisiciones anuales de bienes.

Tabla 5

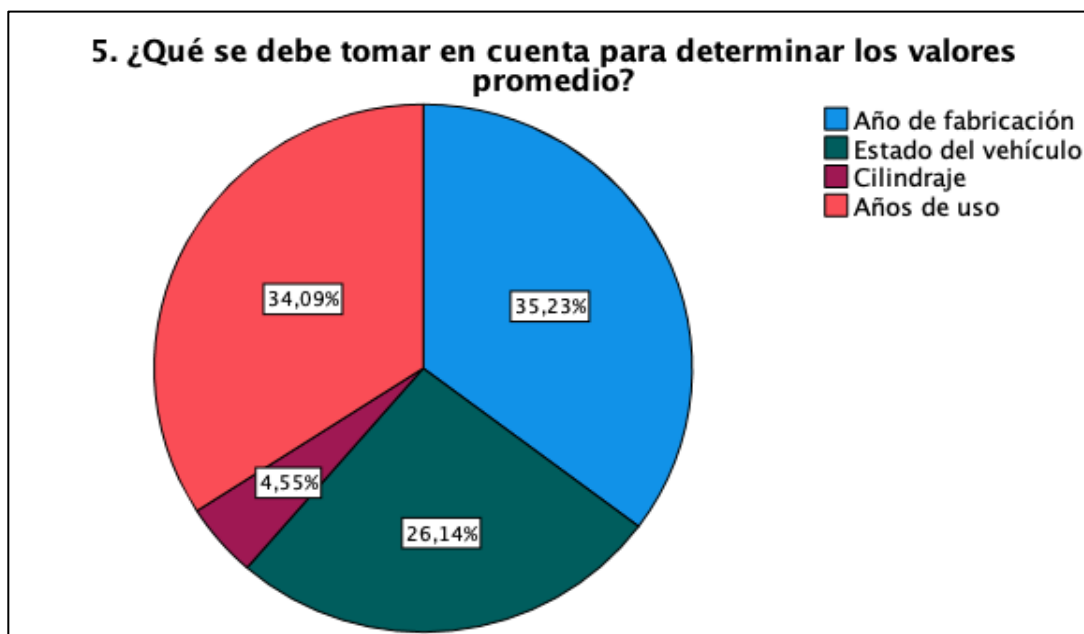
Valores promedio

5. ¿Qué se debe tomar en cuenta para determinar los valores promedio?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Año de fabricación	31	35,2	35,2	35,2
	Estado del vehículo	23	26,1	26,1	61,4
	Cilindraje	4	4,5	4,5	65,9
	Años de uso	30	34,1	34,1	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 6

Valores promedio



Interpretación:

En la pregunta N° 5, el 35.23% de los encuestados opina que para determinar los valores promedio se debe tomar en cuenta el año de fabricación

del vehículo, el 34.09% indica que son los años de uso, el 26.14% opina que es el estado del vehículo y el 4.55% manifiesta que se debe tomar en cuenta el cilindraje.

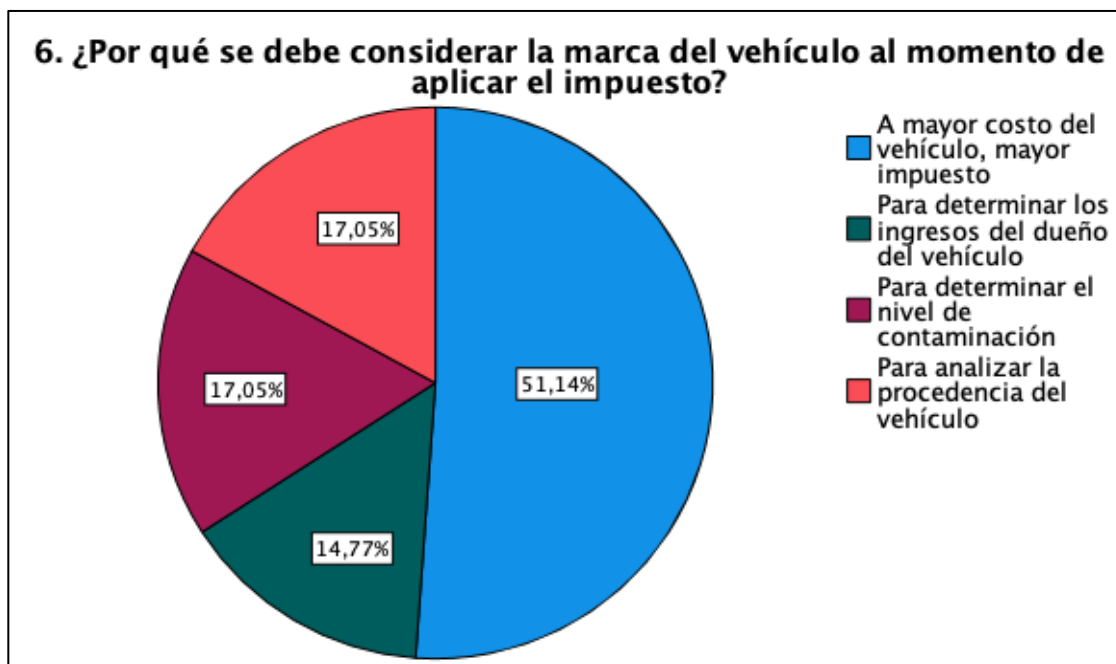
Merece destacar que los encuestados hayan respondido que el año de fabricación y los años de uso son las características que se deben tomar en cuenta para determinar los valores promedio con los cuales se aplicará el impuesto.

Tabla 6

Marca de vehículos

6. ¿Por qué se debe considerar la marca del vehículo al momento de aplicar el impuesto?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A mayor costo del vehículo, mayor impuesto	45	51,1	51,1	51,1
	Para determinar los ingresos del dueño del vehículo	13	14,8	14,8	65,9
	Para determinar el nivel de contaminación	15	17,0	17,0	83,0
	Para analizar la procedencia del vehículo	15	17,0	17,0	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 7*Marca de vehículos*

Interpretación:

En lo que a la pregunta N° 6 se refiere, se puede observar que 51.14% de los encuestados indicaron que el por qué se debe considerar la marca del vehículo al momento de aplicar el impuesto es porque a mayor costo del vehículo, mayor impuesto, el 17.05% de los encuestados coincidieron que es para determinar el nivel de contaminación y para analizar la procedencia del vehículo, de la misma manera el 14.77% indicó que es para determinar los ingresos del dueño del vehículo.

Tabla 7

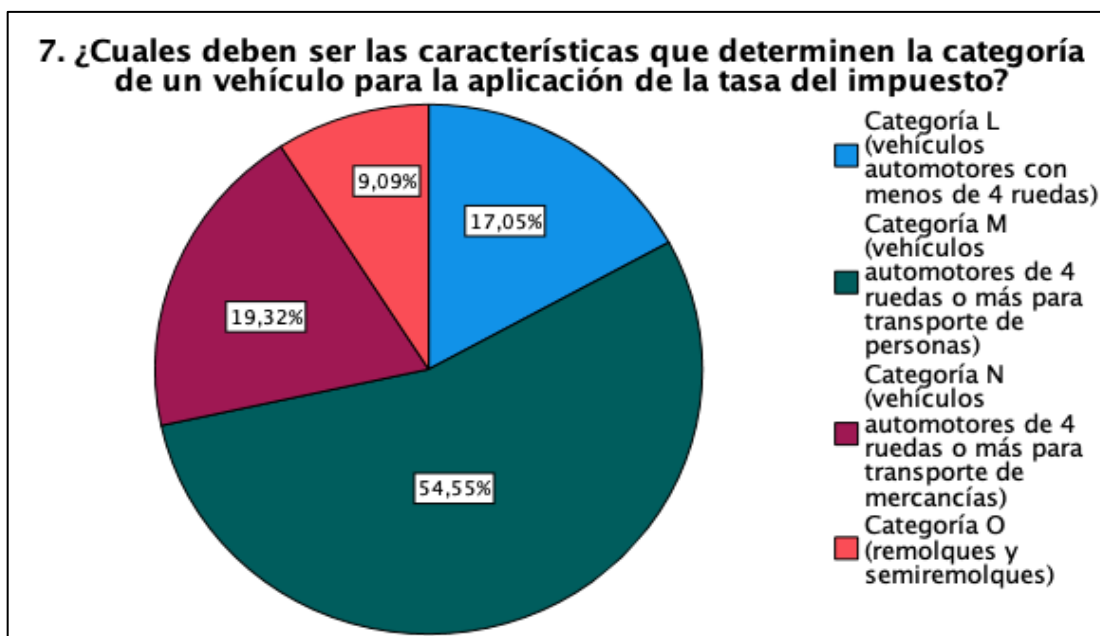
Categoría vehicular

7. ¿Cuales deben ser las características que determinen la categoría de un vehículo para la aplicación de la tasa del impuesto?

Válido		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Categoría L (vehículos automotores con menos de 4 ruedas)	15	17,0	17,0	17,0
	Categoría M (vehículos automotores de 4 ruedas o más para transporte de personas)	48	54,5	54,5	71,6
	Categoría N (vehículos automotores de 4 ruedas o más para transporte de mercancías)	17	19,3	19,3	90,9
	Categoría O (remolques y semiremolques)	8	9,1	9,1	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 8

Categoría vehicular



Interpretación:

En la pregunta N° 7, el 54.55% de los encuestados manifestaron que las características que determinen la categoría de un vehículo para la aplicación de la tasa del impuestos debe ser la categoría M (vehículos automotores de 4 ruedas o más para transporte de personas), 19.32% indico que la categoría N(vehículos

automotores de 4 ruedas o más para transporte de mercancías), el 17.05% opino que es la categoría L(vehículos automotores con menos de 4 ruedas) y el 9.09% indicó que es la categoría O(remolques y semiremolques).

Es necesario resaltar que gran parte de los encuestados eligieron categorías que no se encuentran dentro de los vehículos afectados para ser gravados con la tasa del impuesto.

Tabla 8

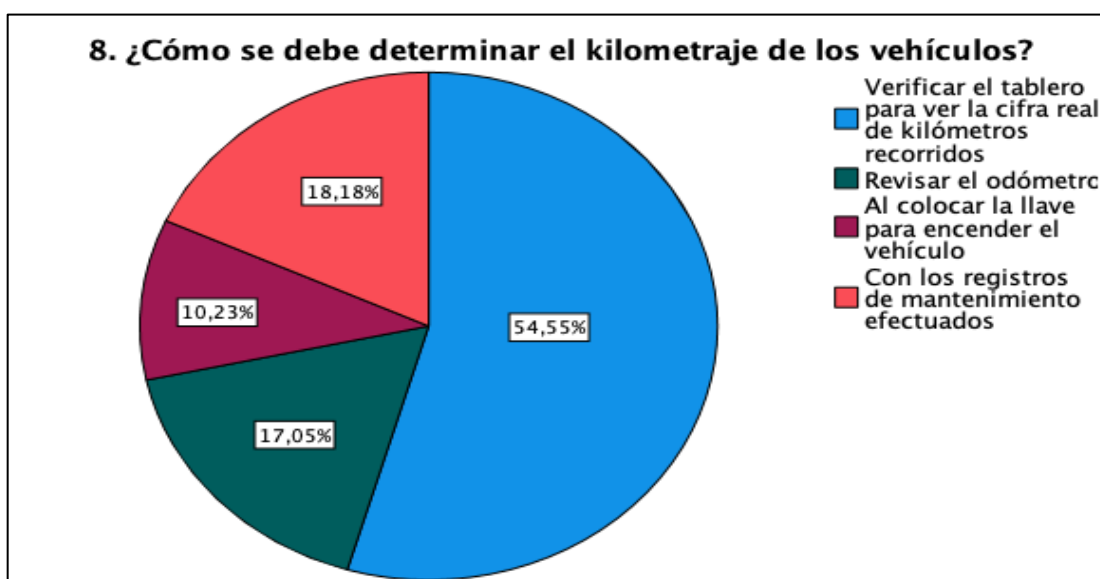
Kilometraje por vehículo

8. ¿Cómo se debe determinar el kilometraje de los vehículos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Verificar el tablero para ver la cifra real de kilómetros recorridos	48	54,5	54,5	54,5
	Revisar el odómetro	15	17,0	17,0	71,6
	Al colocar la llave para encender el vehículo	9	10,2	10,2	81,8
	Con los registros de mantenimiento efectuados	16	18,2	18,2	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 9

Kilometraje por vehículo



Interpretación:

Respecto a la pregunta N° 8, el 54.55% de los encuestados manifestaron que para determinar el kilometraje de los vehículos se debe verificar el tablero para ver la cifra real de los kilómetros, el 18.18% opinaron que es con los registros de mantenimiento efectuados, el 17.05% coincidieron en que es revisar el odómetro y el 10.23% dijo que es al colocar la llave para encender el vehículo.

De estas respuestas se deduce que la mayoría de los encuestados se basa en verificar el tablero de su vehículo para ver la cifra real de los kilómetros y así determinar el kilometraje.

Tabla 9

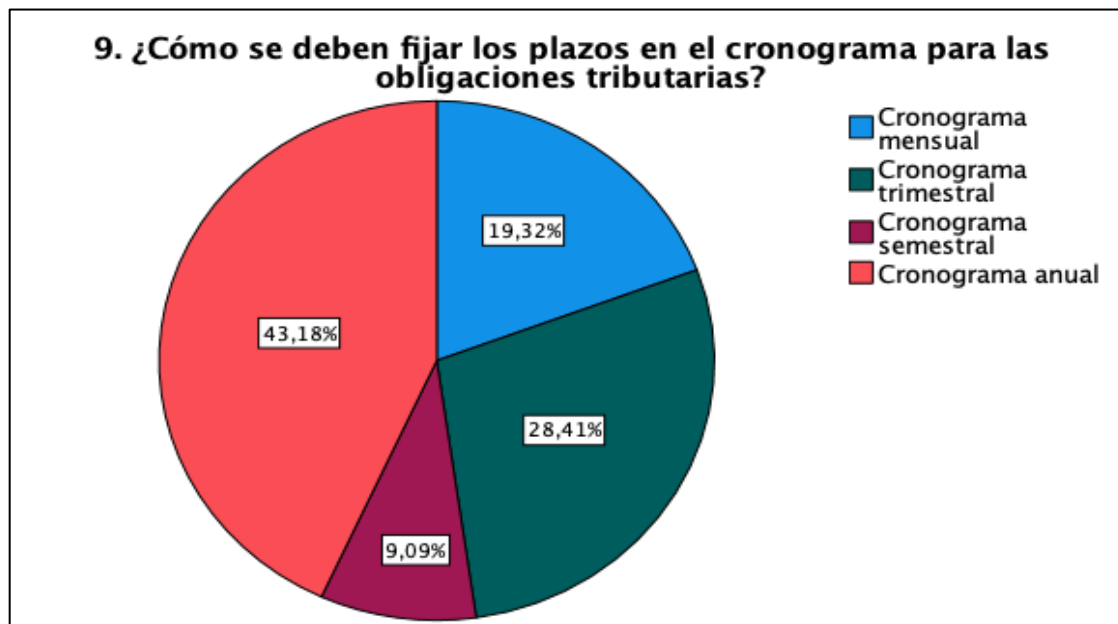
Cronograma de obligaciones tributarias

9. ¿Cómo se deben fijar los plazos en el cronograma para las obligaciones tributarias?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Cronograma mensual	17	19,3	19,3	19,3
	Cronograma trimestral	25	28,4	28,4	47,7
	Cronograma semestral	8	9,1	9,1	56,8
	Cronograma anual	38	43,2	43,2	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 10

Cronograma de obligaciones tributarias



Interpretación:

En la pregunta N° 9, un 43.18% de los encuestados respondió que los plazos en el cronograma para las obligaciones tributarias se deben fijar mediante un cronograma anual, un 28.41% dijo que el cronograma debería ser trimestral, un 19.32% manifestó que se debe fijar un cronograma mensual y solo el 9.09% coincidieron que debe ser semestral.

Esto demuestra que las personas prefieren más que se fije un cronograma anual para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias que uno trimestral el cual les podría ayudar a que al final del año el importe a pagar sea alto.

Tabla 10

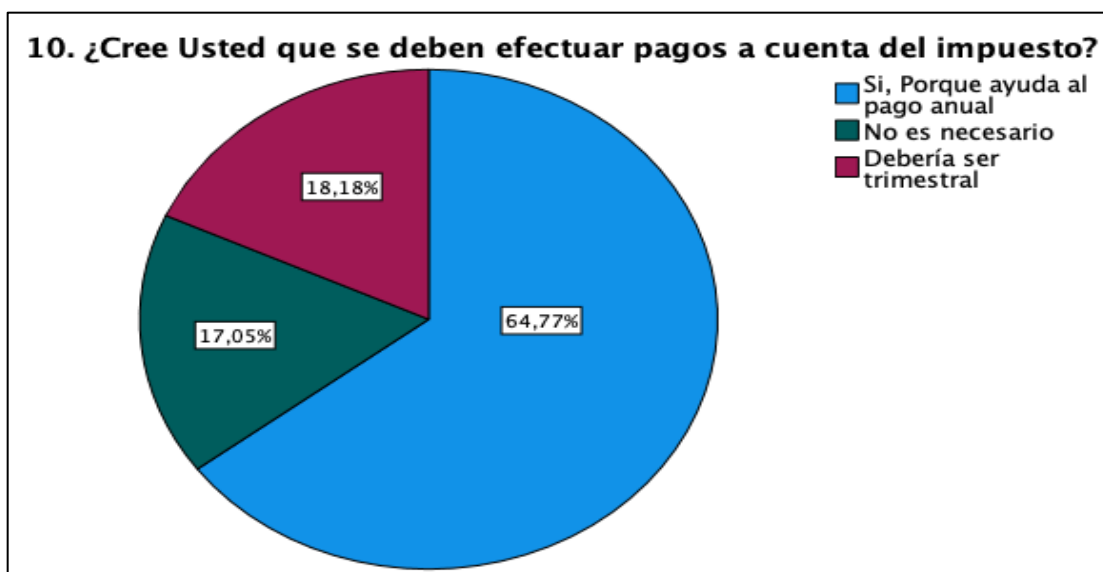
Pago de impuestos

10. ¿Cree Usted que se deben efectuar pagos a cuenta del impuesto?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si, Porque ayuda al pago anual	57	64,8	64,8	64,8
	No es necesario	15	17,0	17,0	81,8
	Debería ser trimestral	16	18,2	18,2	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 11

Pago de impuestos



Interpretación:

Referente a la pregunta N° 10, el 64.77% manifestó que si se deben efectuar pagos a cuenta del impuesto, porque ayuda al pago anual, el 18.18% indicó que debería ser trimestral y el 17.05% dijeron que no es necesario efectuar el pago a cuenta.

La interrogante permite conocer que el 64.77% es decir gran parte de las personas encuestadas si están de acuerdo en que se realicen pagos a cuenta del

impuesto, quiere decir que los ciudadanos si estan dispuestos a cumplir con sus obligaciones de pago.

Tabla 11

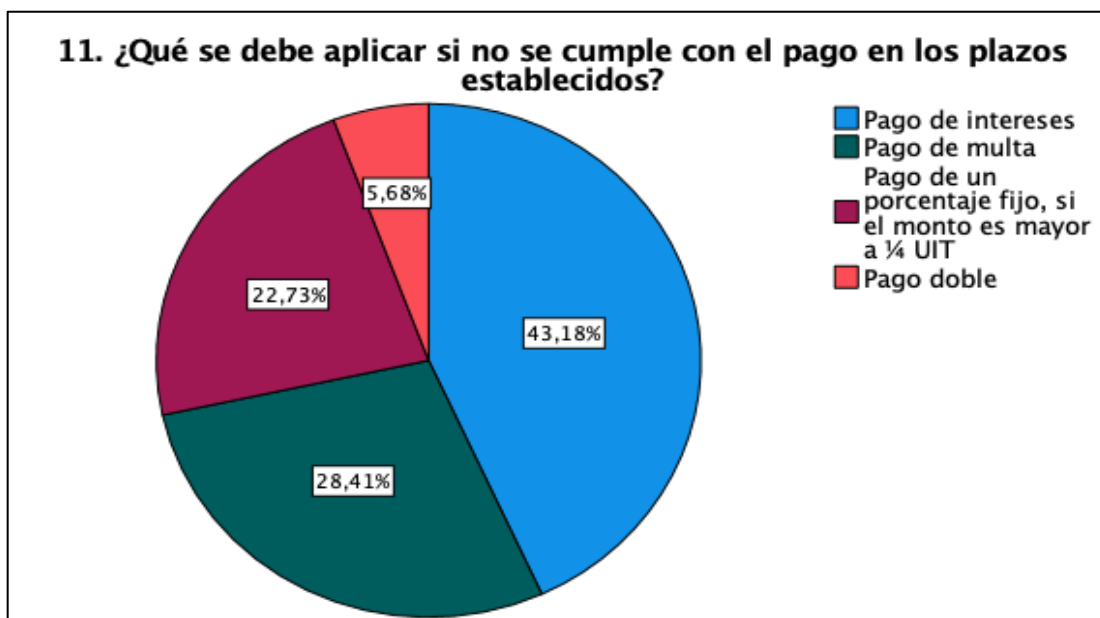
Cumplimiento de pago en los plazos establecidos

11. ¿Qué se debe aplicar si no se cumple con el pago en los plazos establecidos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Pago de intereses	38	43,2	43,2	43,2
	Pago de multa	25	28,4	28,4	71,6
	Pago de un porcentaje fijo, si el monto es mayor a ¼ UIT	20	22,7	22,7	94,3
	Pago doble	5	5,7	5,7	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 12

Cumplimiento de pago en los plazos establecidos



Interpretación:

En la pregunta N° 11, un 43.18% de los encuestados respondió que se debe pagar intereses si no se cumple con los pago en los plazos establecidos, un 28.41% dijo que se debería aplicar una multa por no cumplir con el pago oportuno,

un 22.73% manifestó que se debe fijar un monto cuando el importe es mayor a $\frac{1}{4}$ de la UIT y solo el 5.68% coincidieron en que se debe pagar el doble.

Dado los resultados podemos apreciar que las personas prefieren más que se paguen intereses como castigo cuando no se cumple con el pago en los plazos establecidos.

Tabla 12

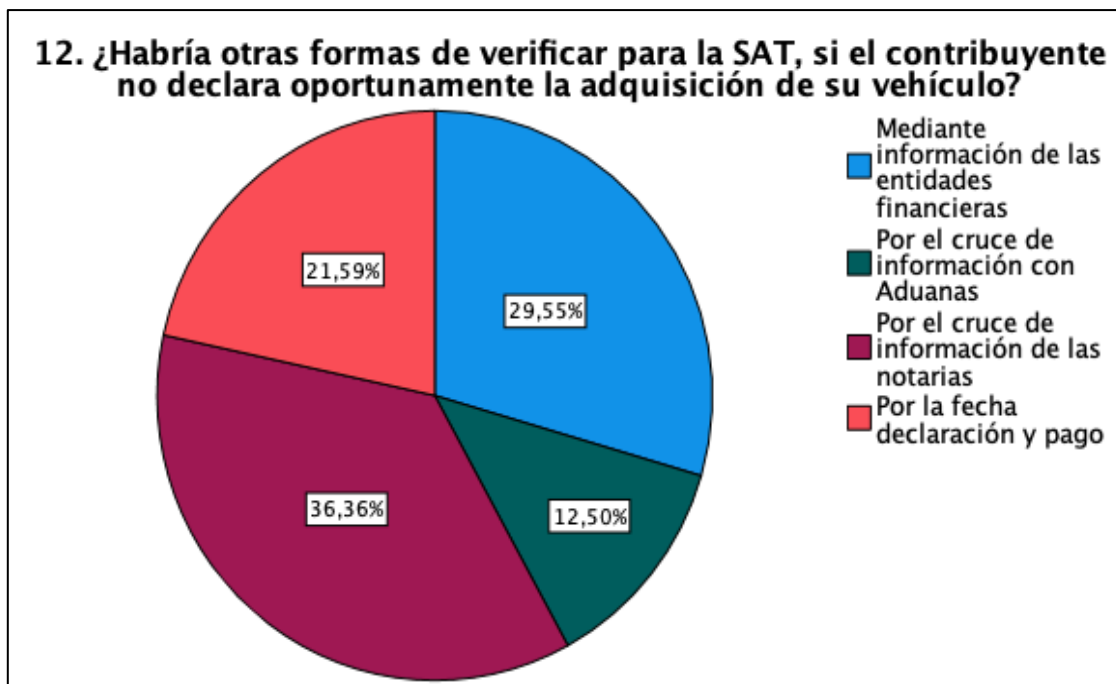
Declarar oportunamente la adquisición de un vehículo

12. ¿Habría otras formas de verificar para la SAT, si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Mediante información de las entidades financieras	26	29,5	29,5	29,5
	Por el cruce de información con Aduanas	11	12,5	12,5	42,0
	Por el cruce de información de las notarias	32	36,4	36,4	78,4
	Por la fecha declaración y pago	19	21,6	21,6	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 13

Declarar oportunamente la adquisición de un vehículo



Interpretación:

En la pregunta N° 12, el 36.36% de los encuestados respondieron que con el cruce de información de las notarías, las SAT podría verificar si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo, mientras el 29.55% indicó que sería mediante información de las entidades financieras, asimismo el 21.59% opinó que podría verificarse mediante la fecha de declaración y el 12.50% indicó podría darse con información con Aduanas.

Es necesario resaltar que la mayoría estuvo de acuerdo en que serían con información de las notarías en que el SAT podría verificar que el contribuyente estaría declarando oportunamente la venta de su vehículo.

Tabla 13

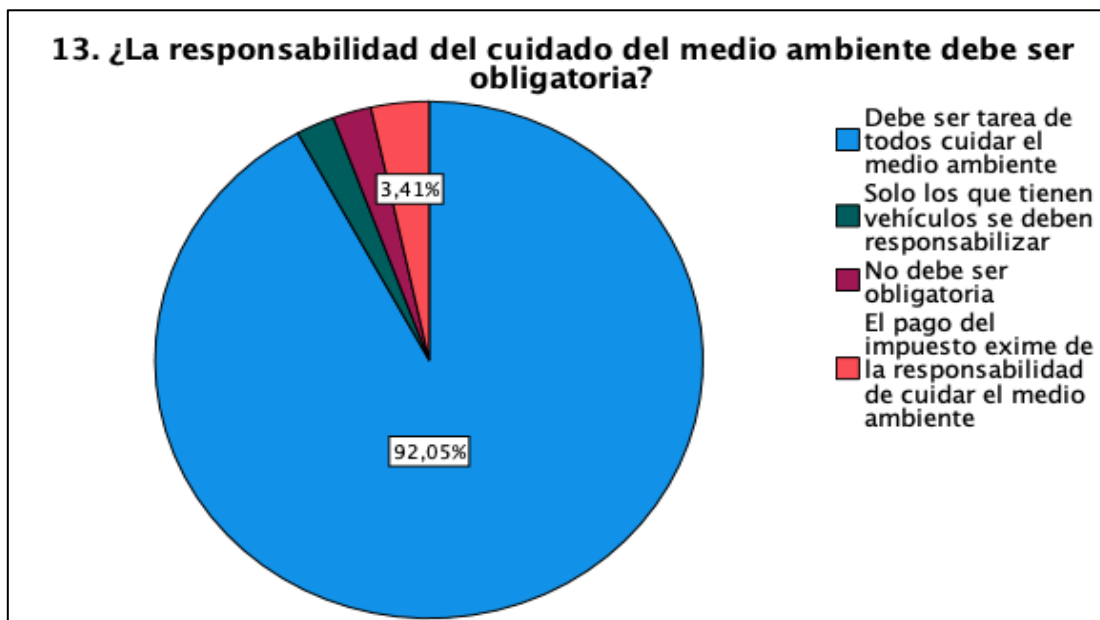
Responsabilidad de cuidar el medio ambiente

13. ¿La responsabilidad del cuidado del medio ambiente debe ser obligatoria?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Debe ser tarea de todos cuidar el medio ambiente	81	92,0	92,0	92,0
	Solo los que tienen vehículos se deben responsabilizar	2	2,3	2,3	94,3
	No debe ser obligatoria	2	2,3	2,3	96,6
	El pago del impuesto exime de la responsabilidad de cuidar el medio ambiente	3	3,4	3,4	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 14

Responsabilidad de cuidar el medio ambiente



Interpretación:

En la pregunta N° 13 observamos contundentemente que un 92.05% de encuestados respondió que es tarea de todos el cuidado del medio ambiente y debe ser obligatoria, mientras el 3.41% indicaron que al pagar el impuesto los

exime de esa responsabilidad, el 2.3% considera que solo los que tienen vehículo deben asumir esa responsabilidad y por último otro 2.3% piensa que no debe ser obligatorio.

Podemos decir que casi todos los encuestados tienen una mentalidad positiva en cuanto al cuidado del medio ambiente.

Tabla 14

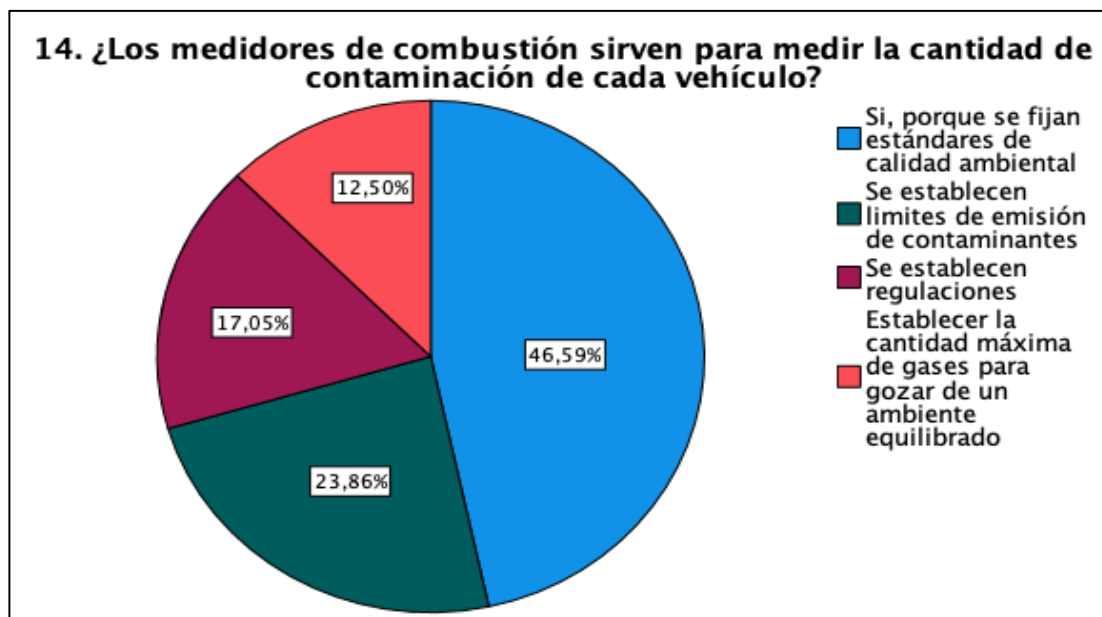
Medidores de combustión

14. ¿Los medidores de combustión sirven para medir la cantidad de contaminación de cada vehículo?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si, porque se fijan estándares de calidad ambiental	41	46,6	46,6	46,6
	Se establecen limites de emisión de contaminantes	21	23,9	23,9	70,5
	Se establecen regulaciones	15	17,0	17,0	87,5
	Establecer la cantidad máxima de gases para gozar de un ambiente equilibrado	11	12,5	12,5	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 15

Medidores de combustión



Interpretación:

Respecto la pregunta N° 14, el 46.59% de los encuestados manijestaron que los medidores de combustión si sirven para medir la cantidad de contaminación de cada vehículo, porque se fijan estándares de calidad ambiental, el 23.86% dijeron que sirven para establecer limites de emisión de contaminantes, el 17.05% respondió que sirven porque se establecen regulaciones y el 12.50% indicaron que sirven para establecer la cantidad máxima de gases para gozar de un ambiente equilibrado.

Se puede deducir que casi el 50% de los encuestados estan seguros de que los medidores de combustión en los vehículos sirven para fijar estándares de calidad ambiental.

Tabla 15

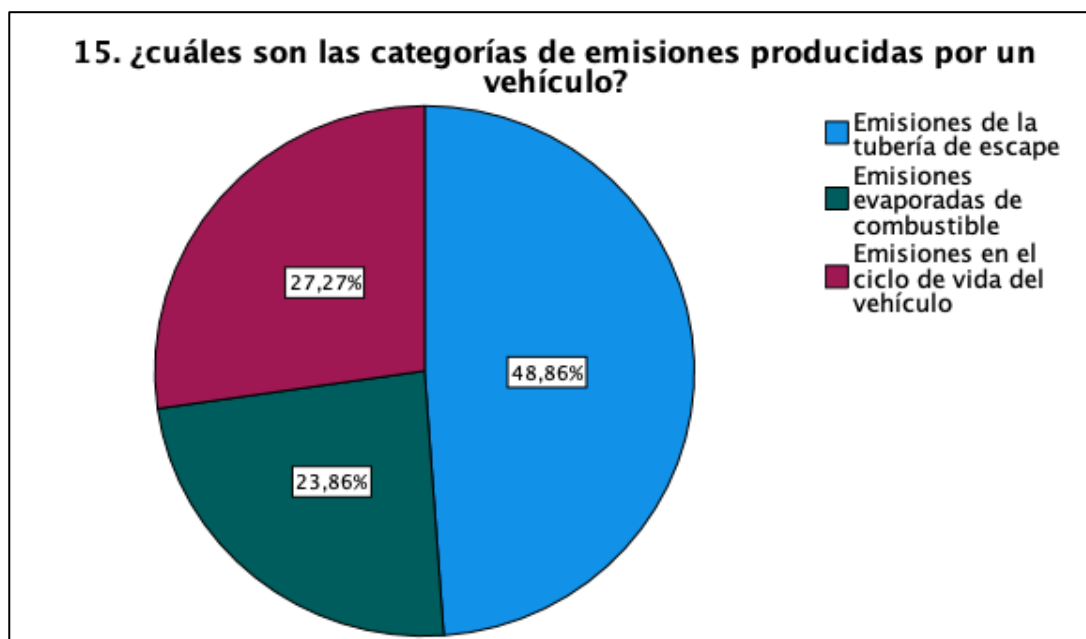
Control de emisiones vehiculares

15. ¿cuáles son las categorías de emisiones producidas por un vehículo?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Emisiones de la tubería de escape	43	48,9	48,9	48,9
	Emisiones evaporadas de combustible	21	23,9	23,9	72,7
	Emisiones en el ciclo de vida del vehículo	24	27,3	27,3	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 16

Control de emisiones vehiculares



Interpretación:

En la pregunta N° 15, un 48.86% de los encuestados dijeron que las categorías de emisiones producidas por un vehículo son las emisiones de la tubería de escape, un 27.27% indicaron que son las emisiones en el ciclo de vida del vehículo y un 23.86% manifestaron que son las emisiones evaporadas de combustible.

Es importante conocer cuales son las emisiones producidas por un vehículo, el daño que causan al medio ambiente, a la salud de las personas y esto contribuye además de manera negativa al calentamiento global.

Tabla 16

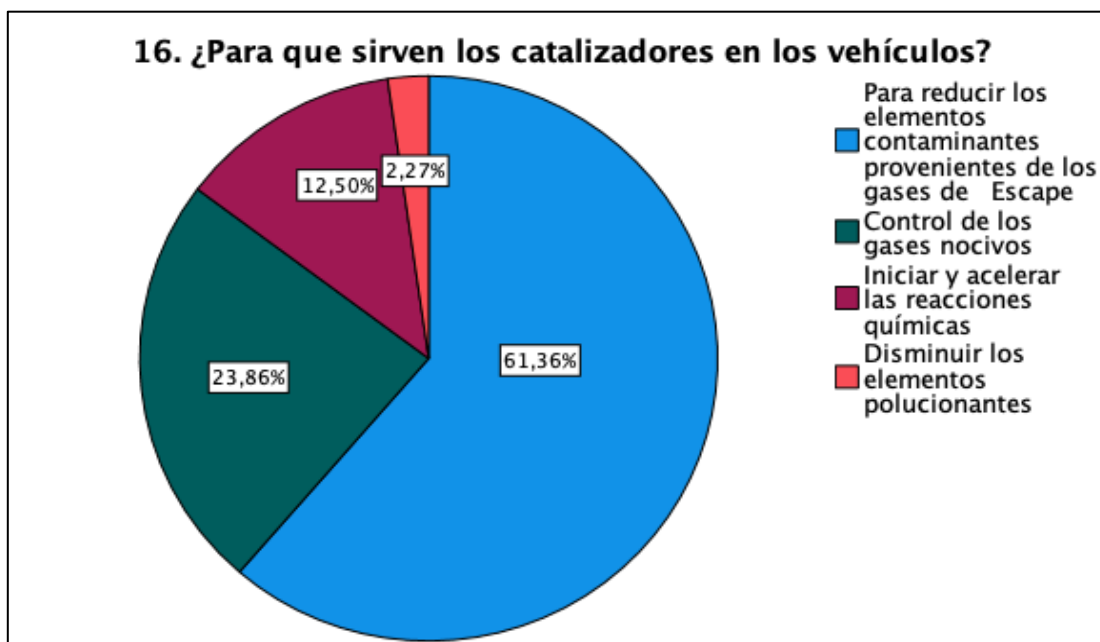
Uso de catalizadores

16. ¿Para que sirven los catalizadores en los vehículos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Para reducir los elementos contaminantes provenientes de los gases de Escape	54	61,4	61,4	61,4
	Control de los gases nocivos	21	23,9	23,9	85,2
	Iniciar y acelerar las reacciones químicas	11	12,5	12,5	97,7
	Disminuir los elementos polucionantes	2	2,3	2,3	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 17

Uso de catalizadores



Interpretación:

En lo que a la pregunta N° 16 se refiere, el 61.36% de los encuestados señalaron que los catalizadores en los vehículos sirven para reducir los elementos contaminantes provenientes de los gases de escape, el 23.86% dijeron que sirven para el control de los gases nocivos, en tanto el 12.50% manifiesta que sirven para iniciar y acelerar las reacciones químicas y un grupo pequeño del 2.27% indican que sirven para disminuir los elementos polucionantes.

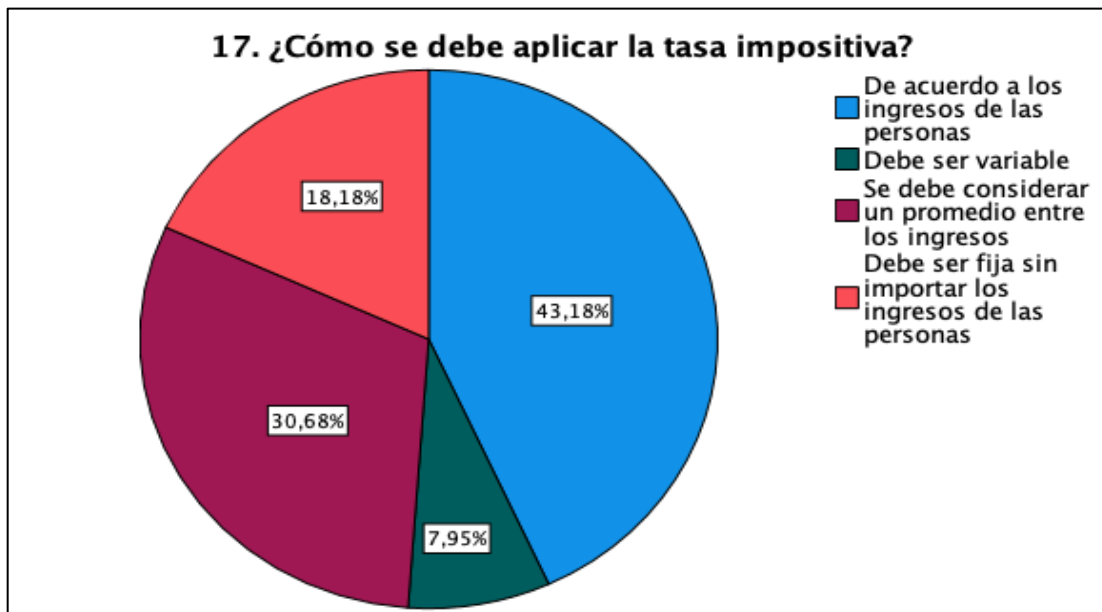
Si bien es cierto cada vehículo trae en su sistema hidráulico o de escape una serie de dispositivos que ayudan a controlar o reducir los gases tóxicos que se emiten se debe tener en cuenta que no siempre se usa el combustible adecuado y los repuestos correctos, generando mayor contaminación.

Tabla 17

Tasa impositiva

17. ¿Cómo se debe aplicar la tasa impositiva?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo a los ingresos de las personas	38	43,2	43,2	43,2
	Debe ser variable	7	8,0	8,0	51,1
	Se debe considerar un promedio entre los ingresos	27	30,7	30,7	81,8
	Debe ser fija sin importar los ingresos de las personas	16	18,2	18,2	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 18*Tasa impositiva*

Interpretación:

En la pregunta N° 17, los encuestados señalan en un 43.18% que la tasa impositiva se debe aplicar de acuerdo a los ingresos de las personas, un 30.68% indican que se debe considerar un promedio entre los ingresos, un 18.18% manifiestan que debe ser fija sin importar los ingresos de las personas y finalmente un 7.95% afirma que debe ser variable.

Merece destacar que la mayoría de los encuestados haya respondido que la tasa impositiva se debe aplicar de acuerdo a los ingresos de las personas.

Tabla 18

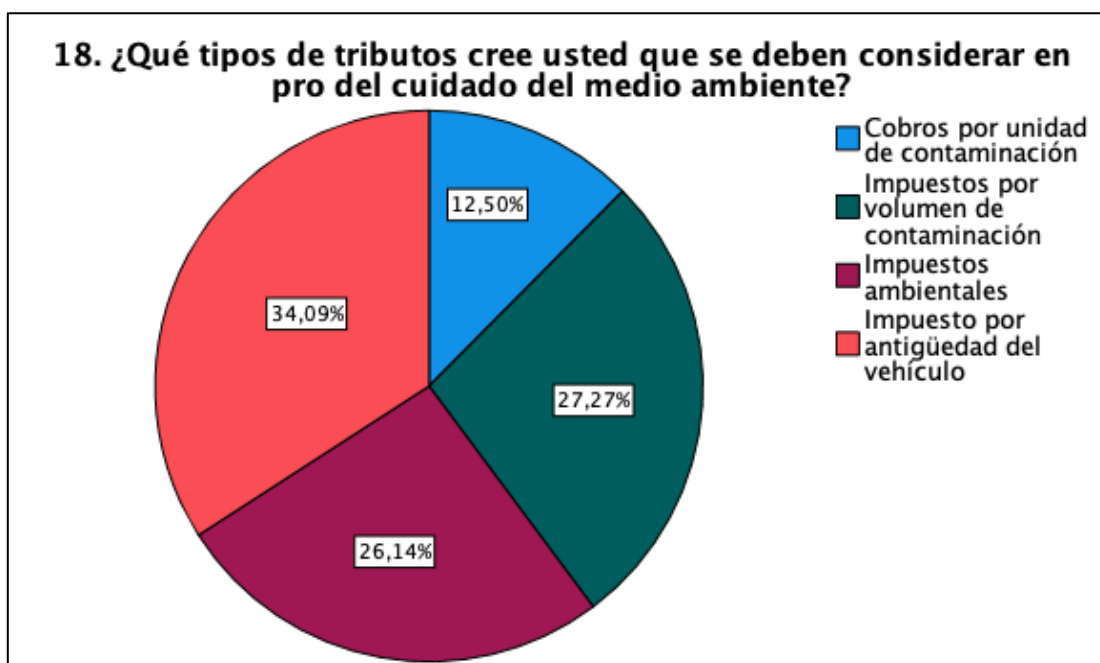
Tipos de tributos

18. ¿Qué tipos de tributos cree usted que se deben considerar en pro del cuidado del medio ambiente?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Cobros por unidad de contaminación	11	12,5	12,5	12,5
	Impuestos por volumen de contaminación	24	27,3	27,3	39,8
	Impuestos ambientales	23	26,1	26,1	65,9
	Impuesto por antigüedad del vehículo	30	34,1	34,1	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 19

Tipos de tributos



Interpretación:

Respecto a la pregunta N° 18, el 34.09% de los encuestados manifestó que los tipos de tributos que se deben considerar en pro del cuidado del medio ambiente es el impuesto por antigüedad del vehículo, el 27.27% dijeron que se deben considerar los impuestos por volumen de contaminación, asimismo el

26.14% indicaron que son los impuestos ambientales y el 12.50% restante dijeron que deben ser cobros por unidad de contaminación.

De los resultados podemos observar que gran parte de los encuestados manifestaron que se debe considerar un impuesto por antigüedad del vehículo, esto es porque en las calles se ven muchos carros que botan demasiado humo, hacen demasiado ruido, y los propietarios de estos por ahorrar le echan el combustible de menor calidad.

Tabla 19

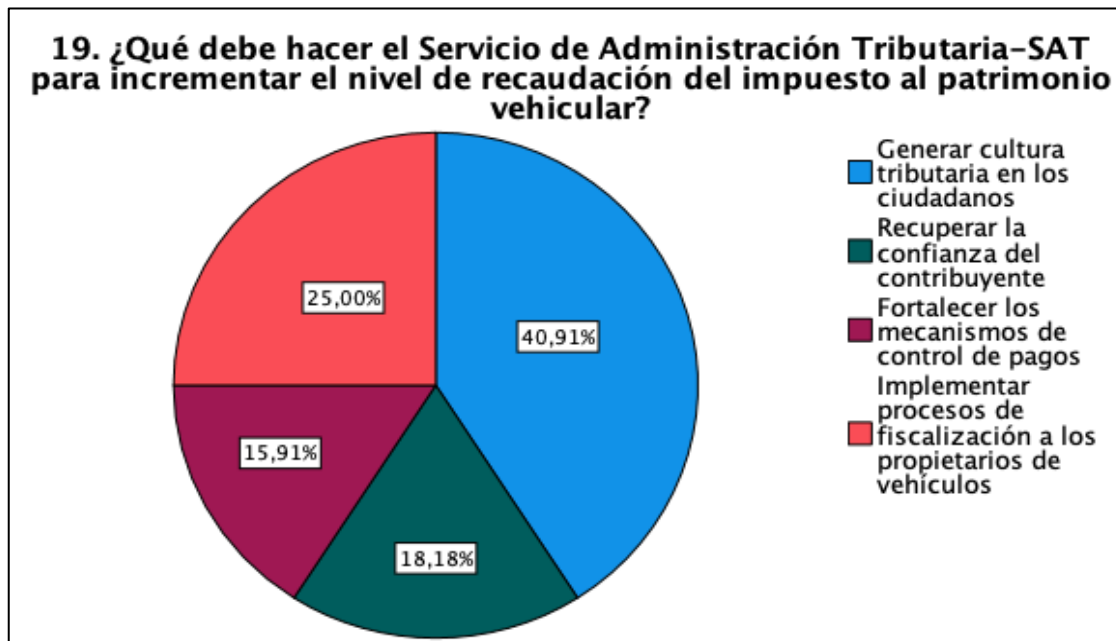
Nivel de recaudación

19. ¿Qué debe hacer el Servicio de Administración Tributaria-SAT para incrementar el nivel de recaudación del impuesto al patrimonio vehicular?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Generar cultura tributaria en los ciudadanos	36	40,9	40,9	40,9
	Recuperar la confianza del contribuyente	16	18,2	18,2	59,1
	Fortalecer los mecanismos de control de pagos	14	15,9	15,9	75,0
	Implementar procesos de fiscalización a los propietarios de vehículos	22	25,0	25,0	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 20

Nivel de recaudación



Interpretación:

En la pregunta N° 19, se observa que el 40.91% de los encuestados coinciden en que el servicio de la Administración Tributaria-SAT para incrementar el nivel de recaudación del impuesto al patrimonio vehicular lo que debe hacer es generar una cultura tributaria en los ciudadanos, el 25.00% señalan que se deben implementar procesos de fiscalización a los propietarios de vehículos, el 18.18% indican que se debe recuperar la confianza del contribuyente y el 15.91% manifestaron que se debe fortalecer los mecanismos de control de pago.

Para incrementar la recaudación en todos los sectores lo primordial que se debe hacer es enseñar o generar un cultura tributaria en todos los ciudadanos, pero esto debe hacer desde pequeños que ya crezcan con la mentalidad de tributar al Estado.

Tabla 20

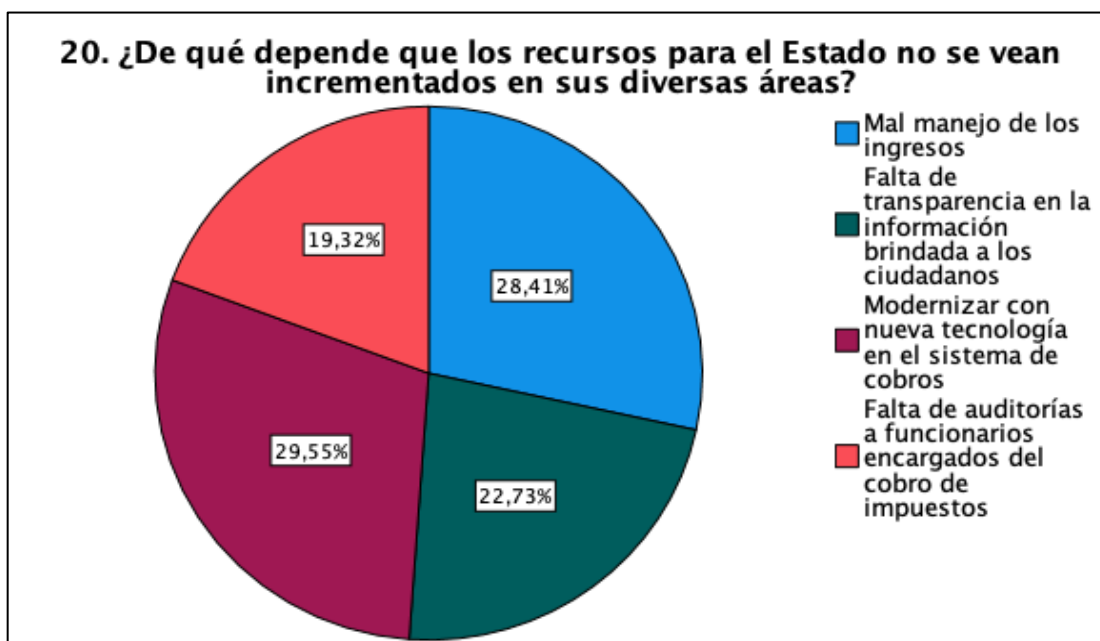
Incremento de recursos para el Estado

20. ¿De qué depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Mal manejo de los ingresos	25	28,4	28,4	28,4
	Falta de transparencia en la información brindada a los ciudadanos	20	22,7	22,7	51,1
	Modernizar con nueva tecnología en el sistema de cobros	26	29,5	29,5	80,7
	Falta de auditorías a funcionarios encargados del cobro de impuestos	17	19,3	19,3	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 21

Incremento de recursos para el Estado



Interpretación:

En la pregunta N° 20, el 29.55% de los encuestados opinaron de que depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas es porque no se preocupan en modernizar con nueva tecnología

en el sistema de cobros, el 28.41% dijeron que es por el mal manejo de los ingresos, el 22.73% manifestaron que es por la falta de transparencia en la información brindada a los ciudadanos y el 19.32% indicaron que es por la falta de auditorías a funcionarios encargados del cobro de impuestos.

El Estado debe poner más atención en las deficiencias de cada unas de sus áreas, mejorar sus sistemas, modernizar con nueva tecnología, contratar funciones honestos y siempre brindar información transparente a los ciudadanos.

Tabla 21

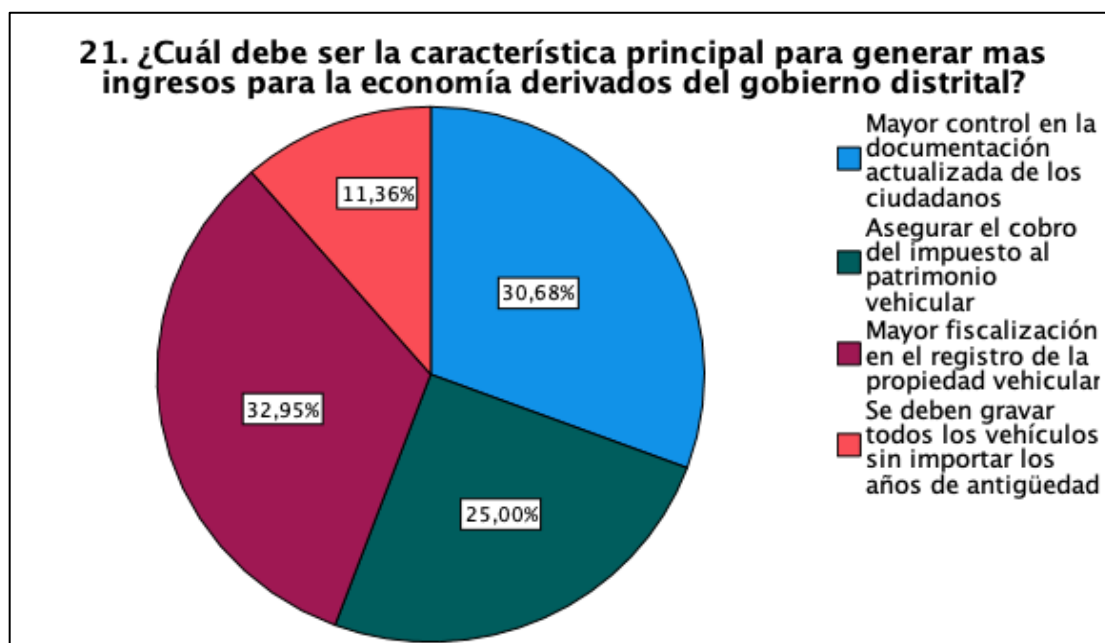
Generar más ingresos para la economía

21. ¿Cuál debe ser la característica principal para generar mas ingresos para la economía derivados del gobierno distrital?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Mayor control en la documentación actualizada de los ciudadanos	27	30,7	30,7	30,7
	Asegurar el cobro del impuesto al patrimonio vehicular	22	25,0	25,0	55,7
	Mayor fiscalización en el registro de la propiedad vehicular	29	33,0	33,0	88,6
	Se deben gravar todos los vehículos sin importar los años de antigüedad	10	11,4	11,4	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 22

Generar más ingresos para la economía



Interpretación:

Referente a la pregunta N° 21, se puede apreciar que un 32.95% de los encuestados manifestaron que la característica principal para generar más ingresos para la economía derivados del gobierno distrital debe ser mayor fiscalización en el registro de la propiedad vehicular, un 30.68% indicaron que se debe tener mayor control en la documentación actualizada de los ciudadanos, un 25.00% dijeron que se debe asegurar el cobro del impuesto al patrimonio vehicular y por último un 11.36% opinaron que se deben gravar todos los vehículos sin importar los años de antigüedad.

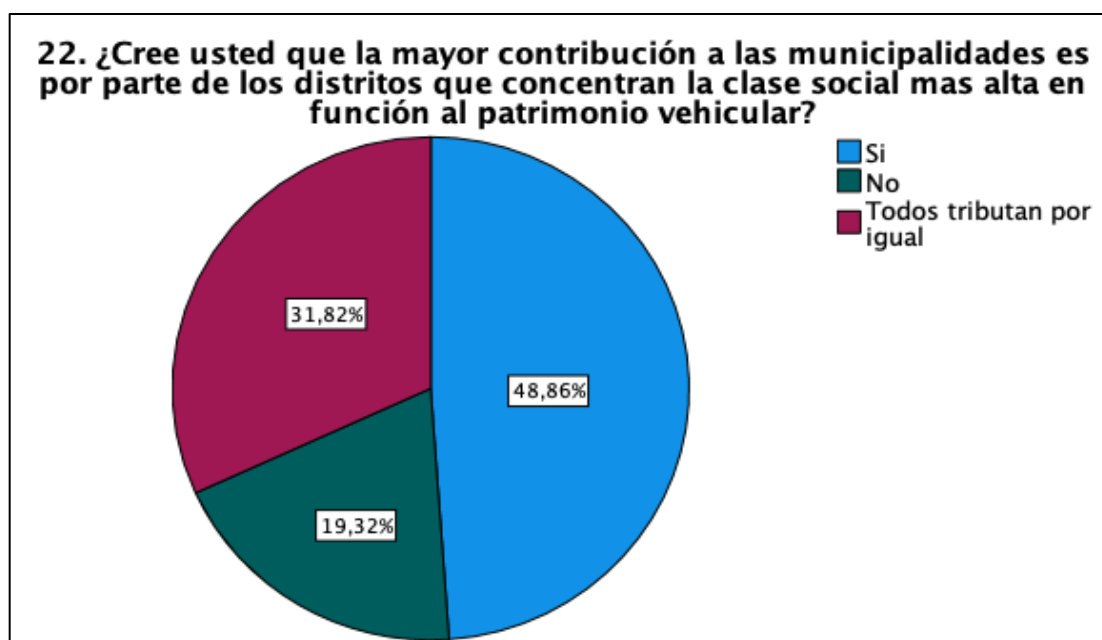
Tabla 22

Contribucion al Estado

22. ¿Cree usted que la mayor contribución a las municipalidades es por parte de los distritos que concentran la clase social mas alta en función al patrimonio vehicular?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	43	48,9	48,9	48,9
	No	17	19,3	19,3	68,2
	Todos tributan por igual	28	31,8	31,8	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 23

Contribución al Estado

Interpretación:

En la pregunta N° 22, el 48.86% de los encuestados manifestaron que creen que la mayor contribución a las municipalidades sí es por parte de los distritos que concentran la clase social más alta en función al patrimonio vehicular, el 31.82% respondieron que todos tributan por igual, y el 19.32% dijeron que no.

Merece destacar que los encuestados mayoritariamente hayan reconocido que la mayor recuadación del impuestos si es por parte de la clase social mas alta, es decir en los distritos donde viven las personas con mayores ingresos.

Tabla 23

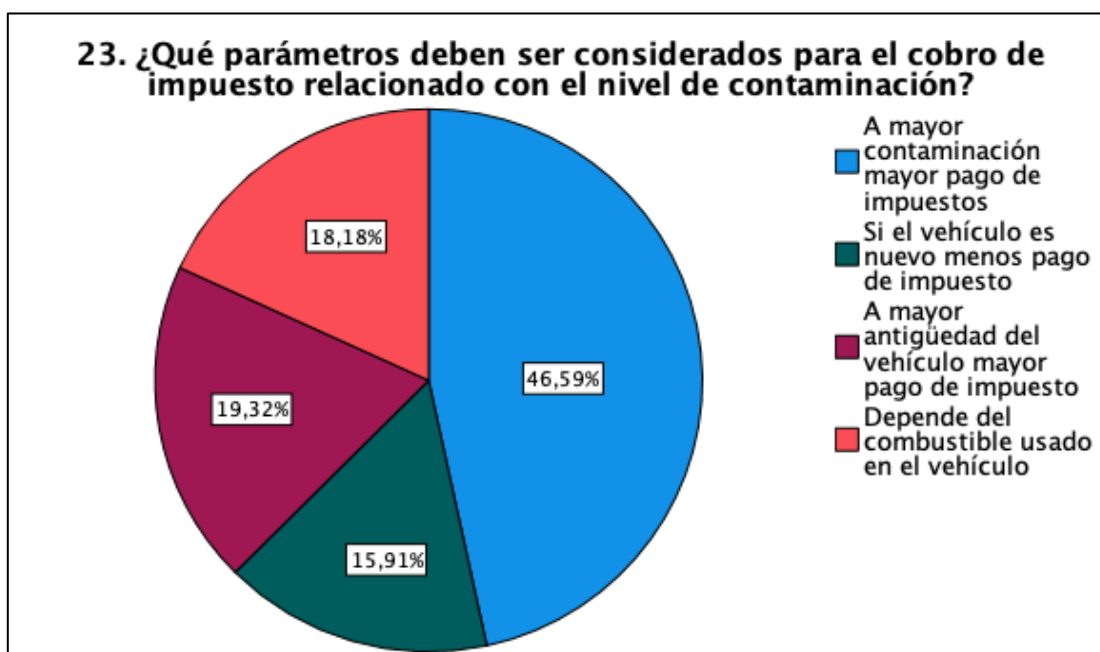
Cobro relacionado con el nivel de contaminación

23. ¿Qué parámetros deben ser considerados para el cobro de impuesto relacionado con el nivel de contaminación?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A mayor contaminación mayor pago de impuestos	41	46,6	46,6	46,6
	Si el vehículo es nuevo menos pago de impuesto	14	15,9	15,9	62,5
	A mayor antigüedad del vehículo mayor pago de impuesto	17	19,3	19,3	81,8
	Depende del combustible usado en el vehículo	16	18,2	18,2	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 24

Cobro relacionado con el nivel de contaminación



Interpretación:

En la pregunta N° 23, el 46.59% de los encuestados respondió que los parámetros que deben ser considerados para el cobro de impuesto relacionado con el nivel de contaminación es tener en cuenta que a mayor contaminación mayor pago de impuestos, el 19.32% dijeron que a mayor antigüedad del vehículo mayor pago de impuesto, el 18.18% manifestaron que depende del combustible usado en el vehículo y el 15.91% indicaron que si el vehículo es nuevo el pago del impuesto debe ser menor.

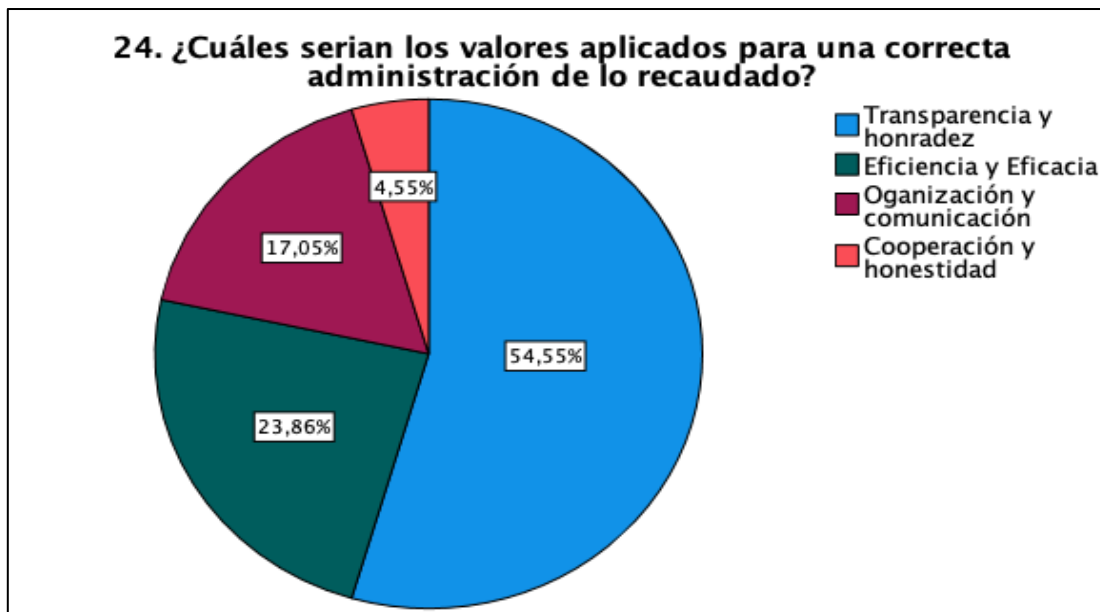
Los encuestados señalan que el parámetro mas importante para el cobro del impuesto debe estar relacionado con la premisa de si se contamina más el pago de impuestos debe ser mayor, pero para esto se debe identificar muy bien a cada propietario de vehículos.

Tabla 24

Administración correcta de lo recaudado

24. ¿Cuáles serian los valores aplicados para una correcta administración de lo recaudado?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Transparencia y honradez	48	54,5	54,5	54,5
	Eficiencia y Eficacia	21	23,9	23,9	78,4
	Oganización y comunicación	15	17,0	17,0	95,5
	Cooperación y honestidad	4	4,5	4,5	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 25*Administración correcta de lo recaudado*

Interpretación:

Para la pregunta N° 24, el 54.55% de los encuestados afirman contundentemente que los valores aplicados para una correcta administración de los recaudado sería la transparencia y honradez, por otro lado el 23.86% indicaron que sería la eficiencia y eficacia del personal, el 17.07% dijeron que serían la organización y comunicación y por último una pequeña parte de encuestados manifestaron que sería la cooperación y honestidad.

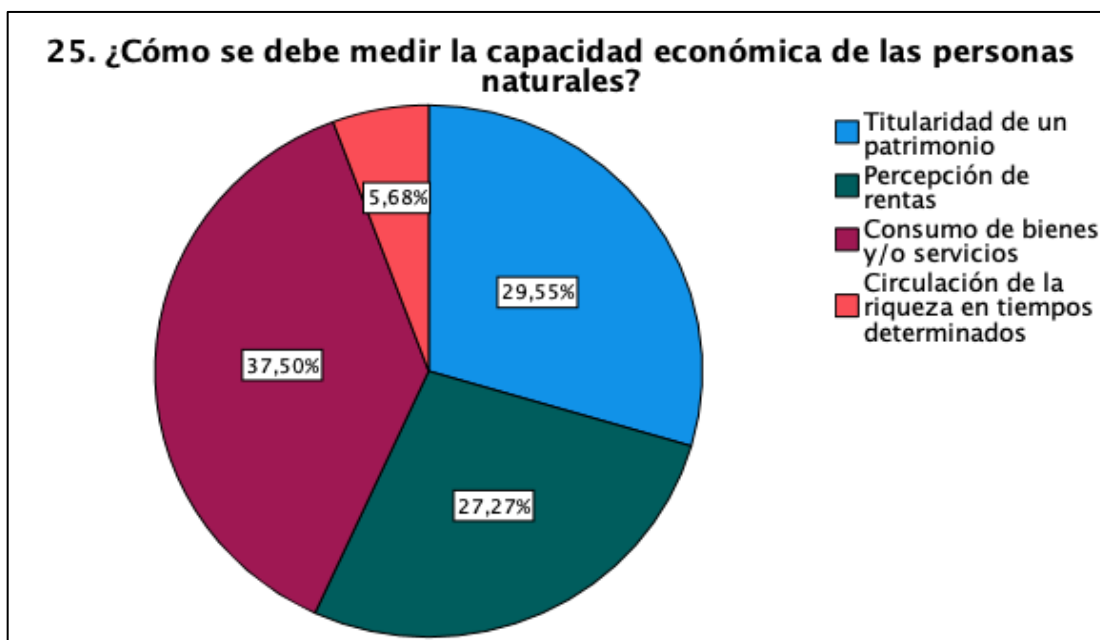
Los resultados evidencian que los ciudadanos esperan ver de los encargados de administrar lo recaudado que apliquen siempre los valores de transparencia y honradez que hoy en día en las instituciones del Estado lo que más sobresale es la corrupción.

Tabla 25

*Capacidad económica***25. ¿Cómo se debe medir la capacidad económica de las personas naturales?**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Titularidad de un patrimonio	26	29,5	29,5	29,5
	Percepción de rentas	24	27,3	27,3	56,8
	Consumo de bienes y/o servicios	33	37,5	37,5	94,3
	Circulación de la riqueza en tiempos determinados	5	5,7	5,7	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 26

Capacidad económica

Interpretación:

En la pregunta N° 25, el 37.50% de los encuestados manifestaron que la capacidad económica de las personas naturales se debe medir en base al consumo de bienes y/o servicios, un 29.55% dijeron que se debe medir por la titularidad de un patrimonio, un 27.27% opinaron que debe ser por la percepción

de rentas, y finalmente el 5.68% respondieron que debe ser por la circulación de la riqueza en tiempos determinados.

Los encuestados coinciden mayoritariamente en que la capacidad económica de las personas se debe medir por el consumo de bienes y servicios y esto en gran parte es verdad porque muchas veces las personas no declaran los montos reales de sus ingresos o la titularidad de un patrimonio.

Tabla 26

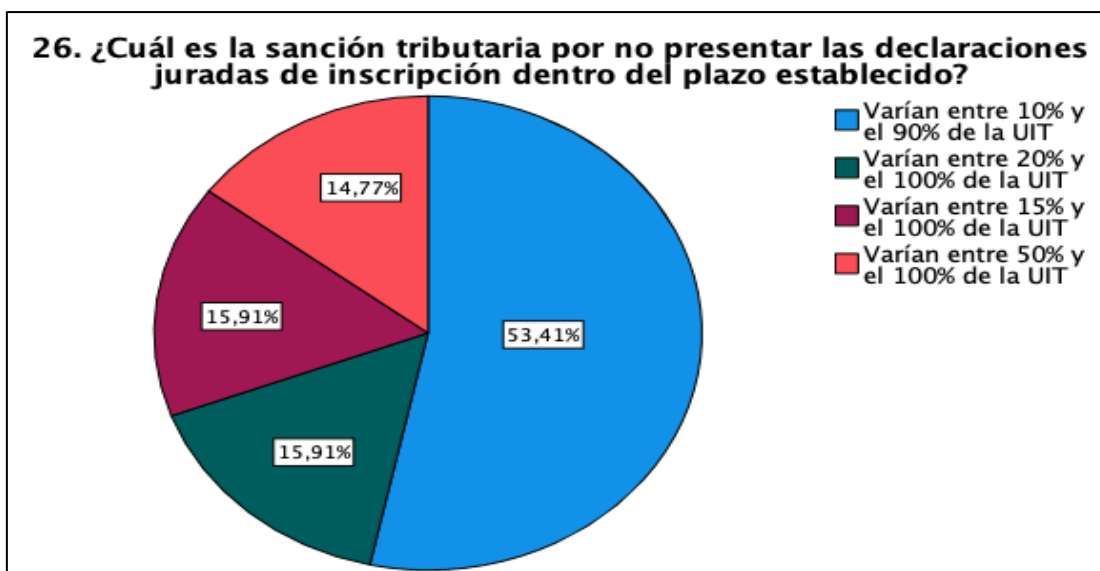
Sanción tributaria

26. ¿Cuál es la sanción tributaria por no presentar las declaraciones juradas de inscripción dentro del plazo establecido?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Varían entre 10% y el 90% de la UIT	45	51,1	51,7	51,7
	Varían entre 20% y el 100% de la UIT	17	19,3	19,5	71,3
	Varían entre 15% y el 100% de la UIT	13	14,8	14,9	86,2
	Varían entre 50% y el 100% de la UIT	12	13,6	13,8	100,0
	Total	87	98,9	100,0	
Perdidos	Sistema	1	1,1		
Total		88	100,0		

Figura 27

Sanción tributaria



Interpretación:

En la pregunta N° 26, el 53.41% de los encuestados señalaron que la sanción tributaria por no presentar las declaraciones juradas de inscripción dentro del plazo establecido, varía entre el 10% y el 90% de la UIT, asimismo el 15.91% dijeron que varía entre el 20% y 100% de la UIT, Condicen también el 15.91% en que la sanción varía entre el 15% y el 100% de la UIT y el 14.77% manifesto que varía entre el 50% y el 100% de la UIT.

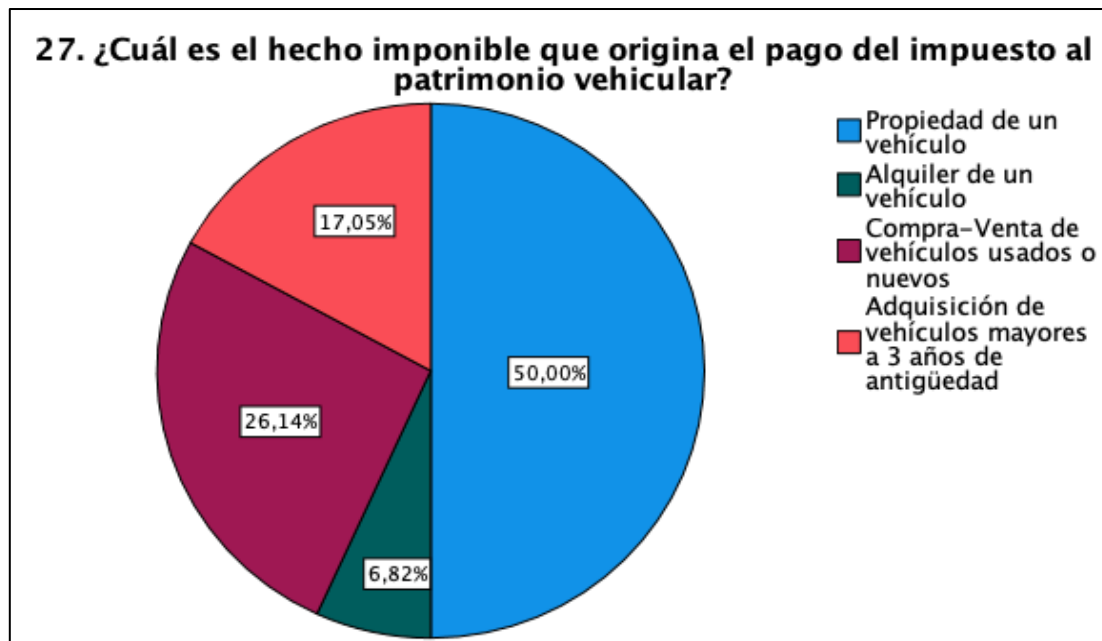
De las respuestas dadas por los encuestados podemos observar que la mayoría indicó un rango de la sanción tributaria que no es la que se aplica, sino que esta varía entre el 15% y el 100% de la UIT.

Tabla 27

Hecho imponible

27. ¿Cuál es el hecho imponible que origina el pago del impuesto al patrimonio vehicular?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Propiedad de un vehículo	44	50,0	50,0	50,0
	Alquiler de un vehículo	6	6,8	6,8	56,8
	Compra-Venta de vehículos usados o nuevos	23	26,1	26,1	83,0
	Adquisición de vehículos mayores a 3 años de antigüedad	15	17,0	17,0	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 28*Hecho imponible*

Interpretación:

Con respecto a la pregunta N° 27, el 50.00% de los encuestados señalan que el hecho imponible que origina el pago del impuesto al patrimonio vehicular es la propiedad de un vehículo, el 26.14% indicaron que es la compra-venta de vehículos usados o nuevos, el 17.05% dijeron que es la adquisición de vehículos mayores a 3 años de antigüedad y el 6.82% restante opinaron que es el alquiler de un vehículo.

De las respuestas de los encuestados es necesario resaltar que exactamente el 50% dijeron que es la propiedad de un vehículo y es correcto ya que el hecho de ser propietario genera la obligación de tributar por dicho bien.

Tabla 28

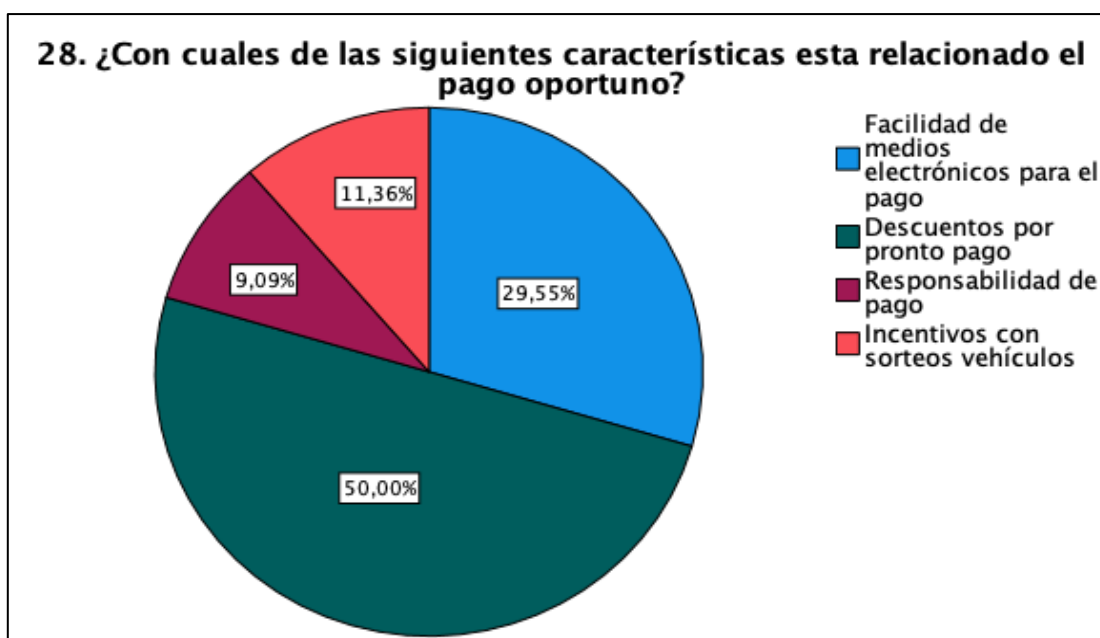
Pago oportuno

28. ¿Con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Facilidad de medios electrónicos para el pago	26	29,5	29,5	29,5
	Descuentos por pronto pago	44	50,0	50,0	79,5
	Responsabilidad de pago	8	9,1	9,1	88,6
	Incentivos con sorteos vehículos	10	11,4	11,4	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 29

Pago oportuno



Interpretación:

En la pregunta N° 28, el 50.00% de los encuestados manifiestan con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno y es con el descuento por pronto pago, el 29.55% indicaron que se relaciona con la facilidad de medios electrónicos para el pago, el 11.36% respondieron que se relaciona

con los incentivos con sorteos de vehículos y un pequeño grupo del 9.09% señalaron que es con la responsabilidad de pago.

La realidad manifiesta que para que haya un pago oportuno debe haber un incentivo de por medio, en este caso un descuento por pronto pago.

Tabla 29

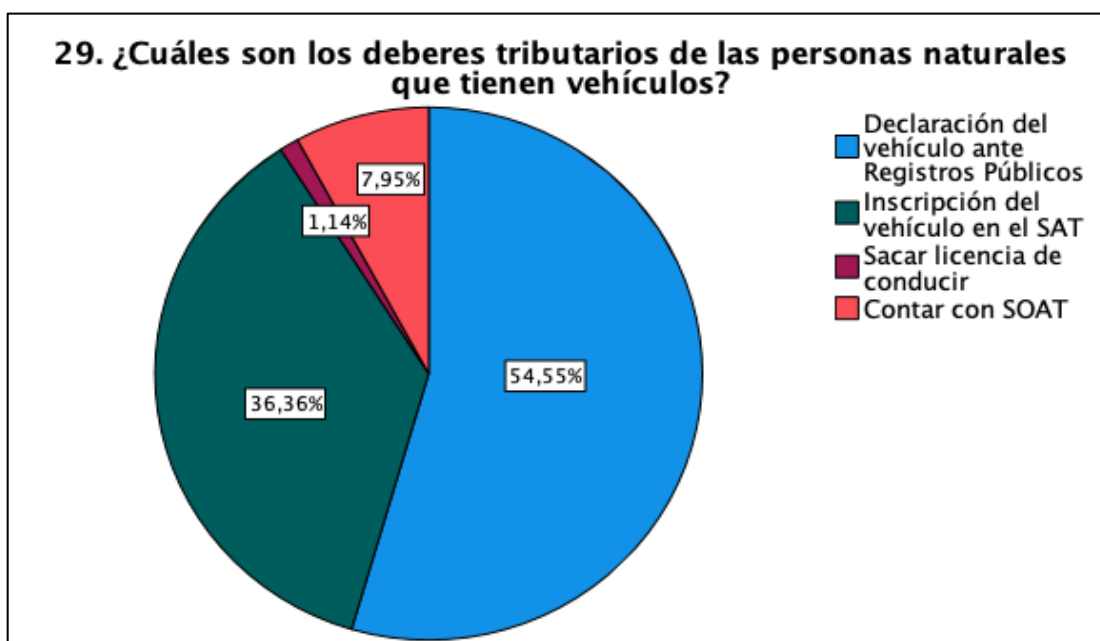
Deberes tributarios

29. ¿Cuáles son los deberes tributarios de las personas naturales que tienen vehículos?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Declaración del vehículo ante Registros Públicos	48	54,5	54,5	54,5
	Inscripción del vehículo en el SAT	32	36,4	36,4	90,9
	Sacar licencia de conducir	1	1,1	1,1	92,0
	Contar con SOAT	7	8,0	8,0	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 30

Deberes tributarios



Interpretación:

Respecto a la pregunta N° 29, el 54.55% de los encuestados señala que la declaración del vehículo ante Registros Públicos debe ser uno de los deberes tributarios que deben tener en cuenta siempre las personas que cuentan con un vehículo, asimismo el 36.36% indican que es la inscripción del vehículo en el SAT, el 7.95% manifiesta que es contar con SOAT y el 1.14% dijeron que es sacar licencia de conducir.

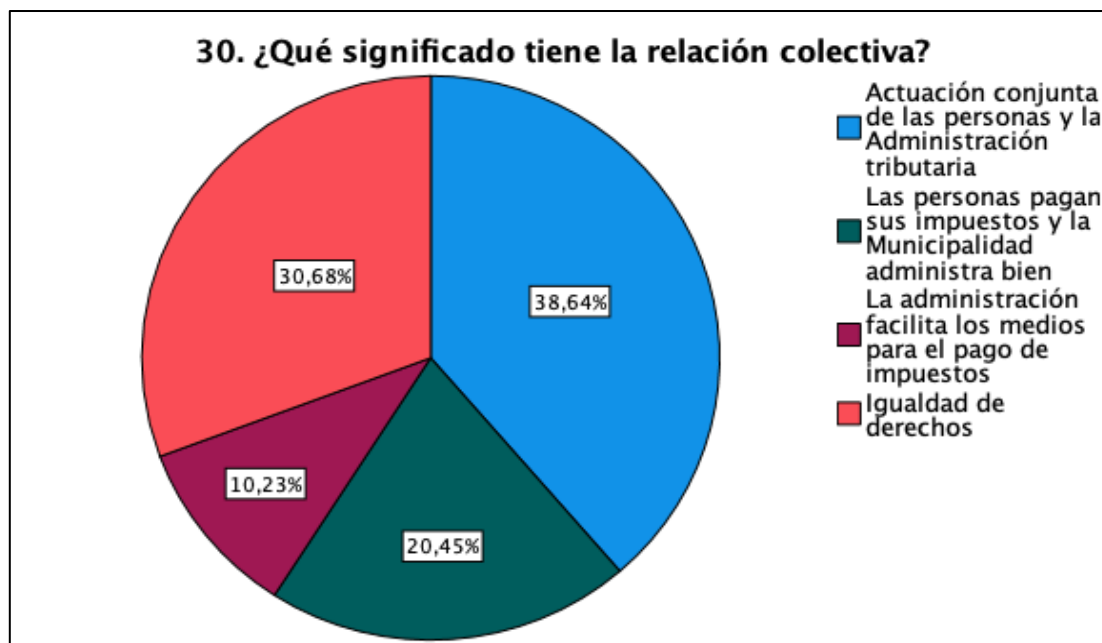
La declaración del vehículo ante Registros Públicos es el deber principal que deben tener todas las personas, muchas veces esto no ocurre debido a que están acostumbrados a evadir impuestos.

Tabla 30

Relación colectiva

30. ¿Qué significado tiene la relación colectiva?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Actuación conjunta de las personas y la Administración tributaria	34	38,6	38,6	38,6
	Las personas pagan sus impuestos y la Municipalidad administra bien	18	20,5	20,5	59,1
	La administración facilita los medios para el pago de impuestos	9	10,2	10,2	69,3
	Igualdad de derechos	27	30,7	30,7	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 31*Relación colectiva*

Interpretación:

Respecto a la pregunta N° 30, el 38.64% de los encuestados indican que el significado de la relación colectiva es la actuación conjunta de las personas y la administración tributaria, el 30.68% señalan que es la igualdad de derechos, el 20.45% manifiesta que las personas pagan sus impuestos y la municipalidad se encarga de administrar bien lo recaudado, y el 10.23% opina que la administración facilita los medios para el pago de los impuestos.

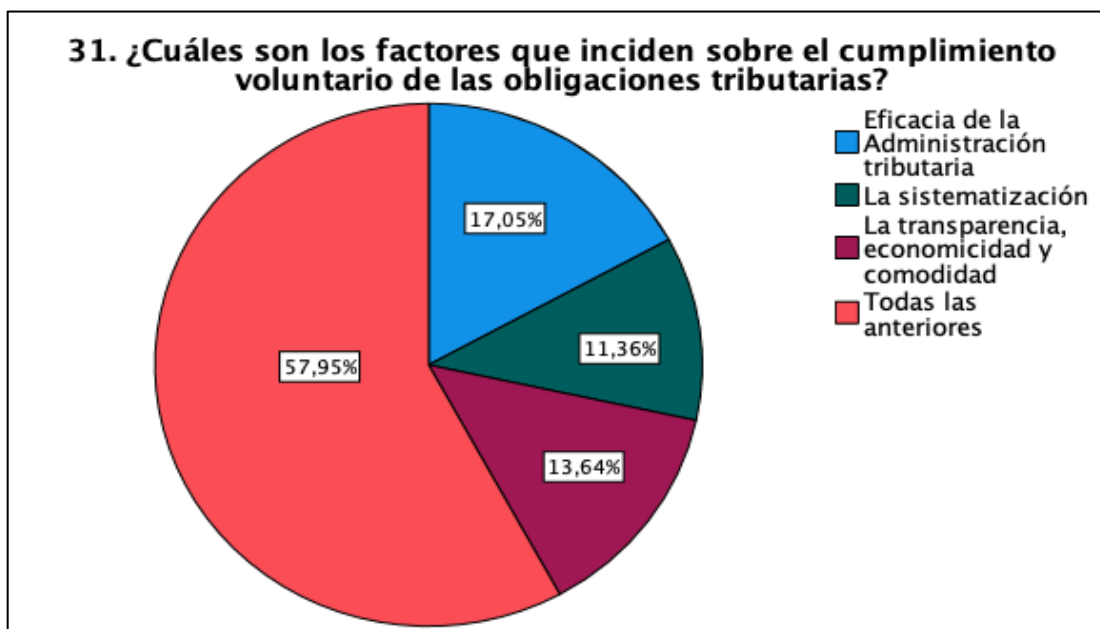
De ahí se deduce que los encuestados dan más importancia a la actuación conjunta de las personas y la administración tributaria, dejando de lado que se faciliten los medios para el pago de impuestos que también sería una buena herramienta.

Tabla 31

*Cumplimiento voluntario***31. ¿Cuáles son los factores que inciden sobre el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias?**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Eficacia de la Administración tributaria	15	17,0	17,0	17,0
	La sistematización	10	11,4	11,4	28,4
	La transparencia, economicidad y comodidad	12	13,6	13,6	42,0
	Todas las anteriores	51	58,0	58,0	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 32

Cumplimiento voluntario

Interpretación:

En lo que a la pregunta N° 31 refiere, el 57.95% de los encuestados manifiestan que los factores que inciden sobre el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias son: la eficacia de la administración tributaria, la sistematización, la transparencia, economicidad y comodidad, el 17.07% dijeron que solo es la eficacia de la administración tributaria, el otro 13.64% opinaron que

es la transparencia, economicidad y comodidad y el 11.36% indican que es la sistematización.

Es necesario resaltar que para que haya una buena disposición del contribuyente al momento de realizar sus pagos oportunamente la administración tributaria debe mejorar tanto en eficacia, sistematización, transparencia, economicidad y comodidad.

Tabla 32

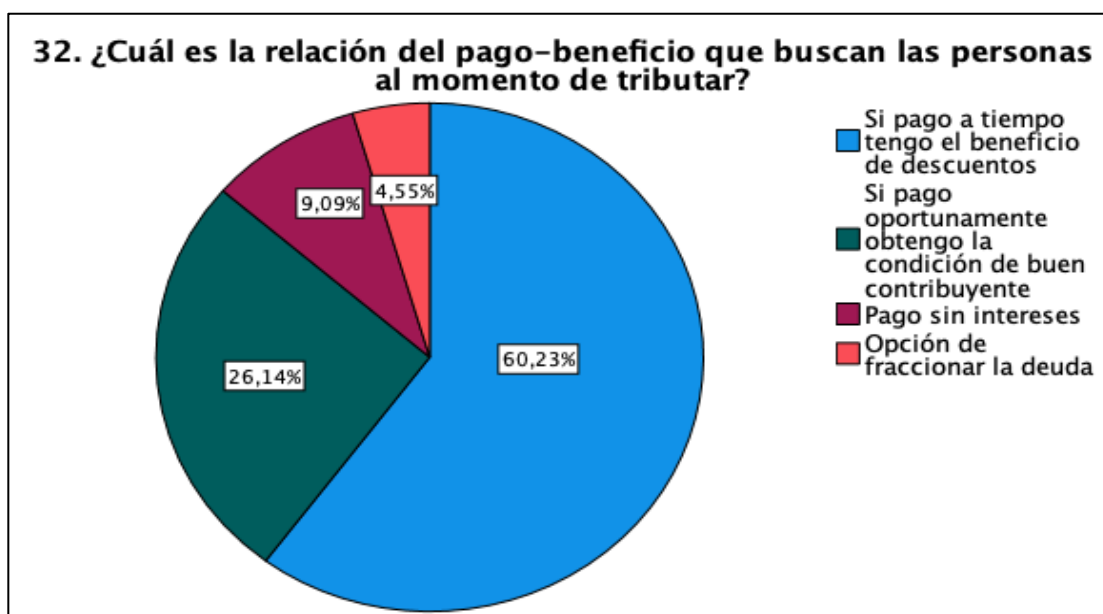
Relación pago-beneficio

32. ¿Cuál es la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si pago a tiempo tengo el beneficio de descuentos	53	60,2	60,2	60,2
	Si pago oportunamente obtengo la condición de buen contribuyente	23	26,1	26,1	86,4
	Pago sin intereses	8	9,1	9,1	95,5
	Opción de fraccionar la deuda	4	4,5	4,5	100,0
	Total	88	100,0	100,0	

Figura 33

Relación pago-beneficio



Interpretación:

En la pregunta N° 32, el 60.23% de los encuestados respondieron contundentemente que la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar es, si pago a tiempo tengo el beneficio de descuentos, el 26.14% un porcentaje importante también indicaron que si pagan oportunamente deben obtener la condición de buen contribuyente, el 9.09% manifestaron que el pago debe ser sin intereses y el 4.55% señalaron que se debe tener la opción de fraccionar la deuda.

5.2 Contratación de Hipótesis

Para contrastar las hipótesis se ha usado la prueba no paramétrica de Chi Cuadrado, para lo cual se ha procesado en el software estadístico SPSS versión 25, teniendo en cuenta los procedimientos siguientes:

Primera Hipótesis

Las tasas aplicadas del impuesto al patrimonio vehicular, influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

a. Hipótesis Nula (H_0)

Las tasas aplicadas del impuesto al patrimonio vehicular, NO influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

b. Hipótesis Alternante (H_1)

Las tasas aplicadas del impuesto al patrimonio vehicular, SI influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

c. Nivel de Significación (α)

Es la probabilidad de rechazar las hipótesis siendo verdadera, para el caso del problema se ha considerado un nivel de significación de: $\alpha = 5\%$, $\chi^2_t =$

$$\chi^2_{\text{crítico}} = 16.9190$$

d. Prueba Estadística

$$X^2_C = X^2_{calc} = \sum (o_i - e_i)^2 / e_i, X^2_C = 144.650$$

Donde:

o_i = Valor observado

e_i = Valor esperado

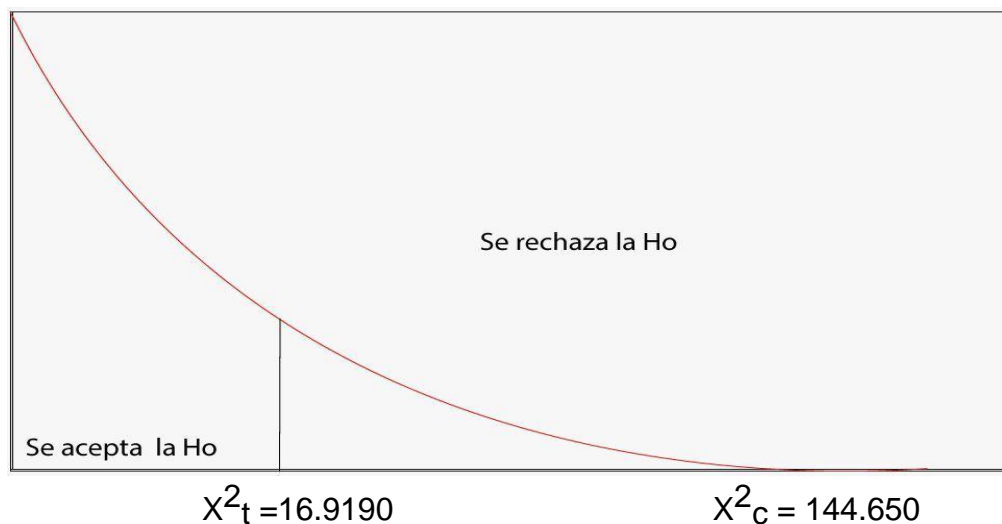
X^2_C = Valor estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N°1

e. Decisión

Ho se rechaza

Figura 34

Prueba de Chi-cuadrado-Primera Hipótesis



Interpretación:

Con un nivel de significación del 5% se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, concluyendo que "las tasas aplicadas del impuesto al patrimonio vehicular, SI influyen en los ingresos tributarios de las personas

naturales en Lima Metropolitana, 2020”, lo cual ha sido probado mediante la Prueba No Paramétrica usando el software SPSS versión 25, para lo cual se adjunta las evidencias, consistente en la tabla de contingencia N°1 y el resultado de la prueba estadística Chi cuadrado.

Prueba Chi Cuadrado: Tabla de Contingencia N°1

Tabla 33

Tabla cruzada-Primera Hipótesis

**Tabla cruzada 4. ¿De acuerdo a qué, se deben comparar los ingresos de las personas naturales?
*20. ¿De qué depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas?**

Recuento		20. ¿De qué depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas?				Total
		Mal manejo de los ingresos	Falta de transparencia en la información brindada a los ciudadanos	Modernizar con nueva tecnología en el sistema de cobros	Falta de auditorías a funcionarios encargados del cobro de impuestos	
4. ¿De acuerdo a qué, se deben comparar los ingresos de las personas naturales?	Diferencia de ingresos de un año a otro	25	14	0	0	39
	Disminución de adquisiciones anuales de bienes	0	3	0	0	3
	Comparación de ingresos de acuerdo al nivel socioeconómico	0	3	22	0	25
	Cuadro estadístico de variables determinantes de los ingresos	0	0	4	17	21
Total		25	20	26	17	88

Tabla 34

Prueba de Chi-cuadrado-Primera Hipótesis

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	144,650 ^a	9	<,001
Razón de verosimilitud	151,771	9	<,001
Asociación lineal por lineal	74,487	1	<,001
N de casos válidos	88		

a. 7 casillas (43,8%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,58.

Grado de relación entre variables de las hipótesis mediante la correlación de Pearson (R)

Correlación de Pearson: Tabla N°1

Tabla 35*Correlación de Pearson-Primera Hipótesis*

Correlaciones

		4. ¿De acuerdo a qué, se deben comparar los ingresos de las personas naturales?	20. ¿De qué depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas?
4. ¿De acuerdo a qué, se deben comparar los ingresos de las personas naturales?	Correlación de Pearson	1	,925**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	88	88
20. ¿De qué depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas?	Correlación de Pearson	,925**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	88	88

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

En la tabla N^o1, se ha hallado con el SPSS, la correlación de Pearson con un 92.5% lo cual indica que existe un Alto grado de correlación entre la pregunta 4 y 20 de la tesis desarrollada.

Segunda Hipótesis

La creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

a. Hipótesis Nula (Ho)

La creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos NO influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

b. Hipótesis Alternante (H1)

La creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos SI influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020

c. Nivel de Significación (α)

Es la probabilidad de rechazar las hipótesis siendo verdadera, para el caso del problema se ha considerado un nivel de significación de: $\alpha = 5\%$, $X^2_t =$

$$X^2_{\text{crítico}} = 16.9190$$

d. Prueba Estadística

$$X^2_c = X^2_{\text{calc}} = \sum (oi - ei)^2 / ei, X^2_c = 160.286$$

Donde:

oi = Valor observado

ei = Valor esperado

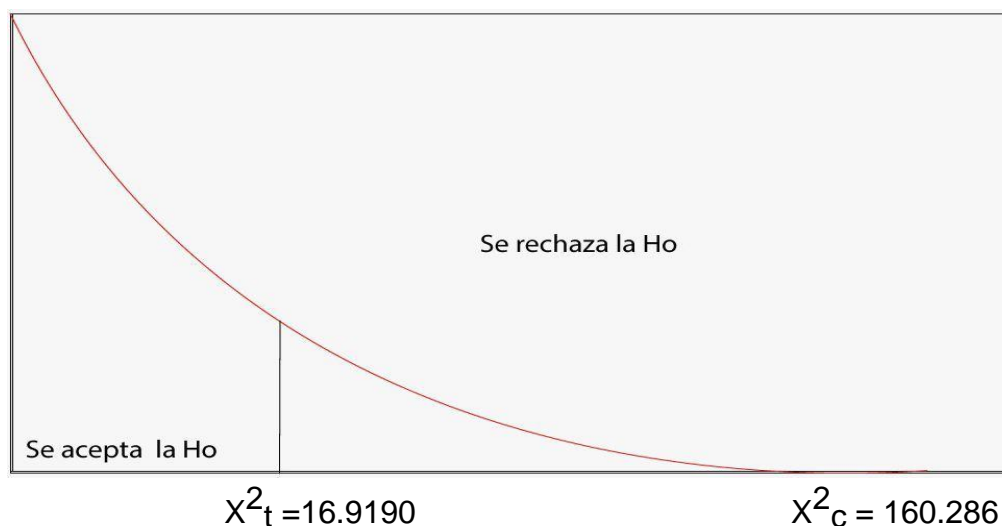
X^2_c = Valor estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N°2

e. Decisión

Ho se rechaza

Figura 35

Prueba de Chi-cuadrado-Segunda Hipótesis



Interpretación:

Con un nivel de significación del 5% se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, concluyendo que “la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos Si influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020”, lo cual ha sido probado mediante la Prueba No Paramétrica usando el software SPSS versión 25, para lo cual se adjunta las evidencias, consistente en la tabla de contingencia N°2 y el resultado de la prueba estadística Chi cuadrado.

Prueba Chi Cuadrado: Tabla de Contingencia N°2

Tabla 36

Tabla cruzada-Segunda Hipótesis

Tabla cruzada 8. ¿Cómo se debe determinar el kilometraje de los vehículos?*24. ¿Cuáles serían los valores aplicados para una correcta administración de lo recaudado?

Recuento		24. ¿Cuáles serían los valores aplicados para una correcta administración de lo recaudado?				Total
		Transparencia y honradez	Eficiencia y Eficacia	Oganización y comunicación	Cooperación y honestidad	
8. ¿Cómo se debe determinar el kilometraje de los vehículos?	Verificar el tablero para ver la cifra real de kilómetros recorridos	48	0	0	0	48
	Revisar el odómetro	0	15	0	0	15
	Al colocar la llave para encender el vehículo	0	6	3	0	9
	Con los registros de mantenimiento efectuados	0	0	12	4	16
Total		48	21	15	4	88

Tabla 37*Prueba de Chi-cuadrado-Segunda Hipótesis***Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	160,286 ^a	9	<,001
Razón de verosimilitud	166,722	9	<,001
Asociación lineal por lineal	79,600	1	<,001
N de casos válidos	88		

a. 11 casillas (68,8%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,41.

Grado de relación entre variables de las hipótesis mediante la correlación de Pearson (R)

Correlación de Pearson: Tabla N°2**Tabla 38***Correlación de Pearson-Segunda Hipótesis***Correlaciones**

		8. ¿Cómo se debe determinar el kilometraje de los vehículos?	24. ¿Cuáles serían los valores aplicados para una correcta administración de lo recaudado?
8. ¿Cómo se debe determinar el kilometraje de los vehículos?	Correlación de Pearson	1	,957**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	88	88
24. ¿Cuáles serían los valores aplicados para una correcta administración de lo recaudado?	Correlación de Pearson	,957**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	88	88

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

En la tabla N°2, se ha hallado con el SPSS, la correlación de Pearson con un 95.7% lo cual indica que existe un Muy Alto grado de correlación entre la pregunta 8 y 24 de la tesis desarrollada.

Tercera Hipótesis

La declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

a. Hipótesis Nula (H_0)

La declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, NO influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

b. Hipótesis Alternante (H_1)

La declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, SI influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

c. Nivel de Significación (α)

Es la probabilidad de rechazar las hipótesis siendo verdadera, para el caso del problema se ha considerado un nivel de significación de: $\alpha = 5\%$, $X^2_t = X^2_{crítico} = 16.9190$

d. Prueba Estadística

$$X^2_c = X^2_{calc} = \sum (o_i - e_i)^2 / e_i, X^2_c = 169.474$$

Donde:

o_i = Valor observado

e_i = Valor esperado

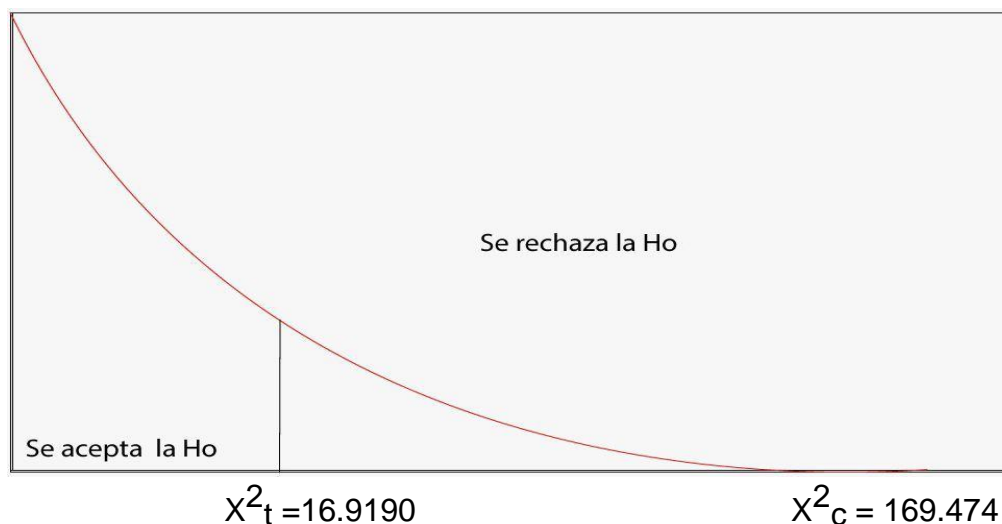
X^2_c = Valor estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N°3

e. Decisión

Ho se rechaza

Figura 36

Prueba de Chi-cuadrado-Tercera Hipótesis



Interpretación:

Con un nivel de significación del 5% se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, concluyendo que “la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, SI influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.”, lo cual ha sido probado mediante la Prueba No Paramétrica usando el software SPSS versión 25, para lo cual se adjunta las evidencias, consistente en la tabla de contingencia N°3 y el resultado de la prueba estadística Chi cuadrado.

Prueba Chi Cuadrado: Tabla de Contingencia N°3

Tabla 39

Tabla cruzada-Segunda Hipótesis

Tabla cruzada 12. ¿Habría otras formas de verificar para la SAT, si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo?*28. ¿Con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno?

Recuento

		28. ¿Con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno?				Total
		Facilidad de medios electrónicos para el pago	Descuentos por pronto pago	Responsabilidad de pago	Incentivos con sorteos vehículos	
12. ¿Habría otras formas de verificar para la SAT, si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo?	Mediante información de las entidades financieras	26	0	0	0	26
	Por el cruce de información con Aduanas	0	11	0	0	11
	Por el cruce de información de las notarias	0	32	0	0	32
	Por la fecha declaración y pago	0	1	8	10	19
Total		26	44	8	10	88

Tabla 40

Prueba de Chi-cuadrado-Segunda Hipótesis

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	169,474 ^a	9	<,001
Razón de verosimilitud	173,693	9	<,001
Asociación lineal por lineal	68,914	1	<,001
N de casos válidos	88		

a. 9 casillas (56,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1,00.

Grado de relación entre variables de las hipótesis mediante la correlación de Pearson (R)

Correlación de Pearson: Tabla N°3

Tabla 41*Correlación de Pearson-Tercera Hipótesis*

Correlaciones			
		12. ¿Habría otras formas de verificar para la SAT, si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo?	28. ¿Con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno?
12. ¿Habría otras formas de verificar para la SAT, si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo?	Correlación de Pearson	1	,890**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	88	88
28. ¿Con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno?	Correlación de Pearson	,890**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	88	88

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

En la tabla N°3, se ha hallado con el SPSS, la correlación de Pearson con un 89.0 % lo cual indica que existe un Alto grado de correlación entre la pregunta 12 y 28 de la tesis desarrollada.

Cuarta Hipótesis

Las modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular por contaminación ambiental influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

a. Hipótesis Nula (Ho)

Las modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular por contaminación ambiental NO influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

b. Hipótesis Alternante (H1)

Las modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular por contaminación ambiental SI influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.

c. Nivel de Significación (α)

Es la probabilidad de rechazar las hipótesis siendo verdadera, para el caso del problema se ha considerado un nivel de significación de: $\alpha = 5\%$, $X^2_t =$

$$X^2_{\text{crítico}} = 16.9190$$

d. Prueba Estadística

$$X^2_c = X^2_{\text{calc}} = \sum (o_i - e_i)^2 / e_i, X^2_c = 195.137$$

Donde:

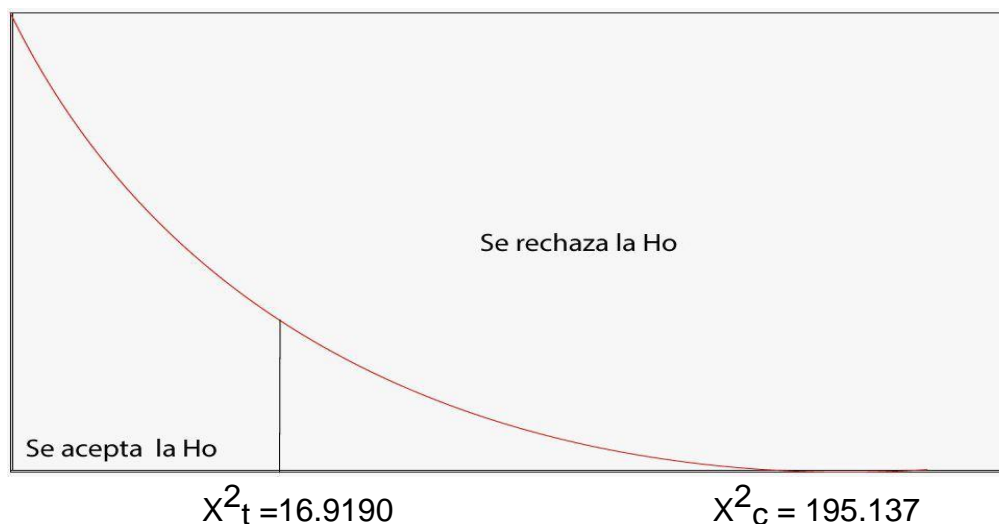
o_i = Valor observado

e_i = Valor esperado

X^2_c = Valor estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N°4

e. Decisión

H_0 se rechaza

Figura 37*Prueba de Chi-cuadrado-Cuarta Hipótesis*

Interpretación:

Con un nivel de significación del 5% se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, concluyendo que “Las modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular por contaminación ambiental SI influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.”, lo cual ha sido probado mediante la Prueba No Paramétrica usando el software SPSS versión 25, para lo cual se adjunta las evidencias, consistente en la tabla de contingencia N°4 y el resultado de la prueba estadística Chi cuadrado.

Prueba Chi Cuadrado: Tabla de Contingencia N°4**Tabla 42**

Tabla cruzada-Cuarta Hipótesis

Tabla cruzada 16. ¿Para que sirven los catalizadores en los vehículos?*32. ¿Cuál es la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar?

Recuento

		32. ¿Cuál es la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar?				
		Si pago a tiempo tengo el beneficio de descuentos	Si pago oportunamente obtengo la condición de buen contribuyente	Pago sin intereses	Opción de fraccionar la deuda	Total
16. ¿Para que sirven los catalizadores en los vehículos?	Para reducir los elementos contaminantes provenientes de los gases de Escape	53	1	0	0	54
	Control de los gases nocivos	0	21	0	0	21
	Iniciar y acelerar las reacciones químicas	0	1	8	2	11
	Disminuir los elementos polucionantes	0	0	0	2	2
Total		53	23	8	4	88

Tabla 43

Prueba de Chi-cuadrado-Cuarta Hipótesis

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	195,137 ^a	9	<,001
Razón de verosimilitud	151,897	9	<,001
Asociación lineal por lineal	81,421	1	<,001
N de casos válidos	88		

a. 11 casillas (68,8%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,09.

Grado de relación entre variables de las hipótesis mediante la correlación de Pearson (R)

Correlación de Pearson: Tabla N°4

Tabla 44*Correlación de Pearson-Cuarta Hipótesis***Correlaciones**

		16. ¿Para que sirven los catalizadores en los vehículos?	32. ¿Cuál es la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar?
16. ¿Para que sirven los catalizadores en los vehículos?	Correlación de Pearson	1	,967**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	88	88
32. ¿Cuál es la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar?	Correlación de Pearson	,967**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	88	88

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

En la tabla N^o4, se ha hallado con el SPSS, la correlación de Pearson con un 96.7% lo cual indica que existe un Muy Alto grado de correlación entre la pregunta 16 y 32 de la tesis desarrollada.

CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 DISCUSIÓN

El presente trabajo de investigación tiene como uno de sus objetivos determinar la relación entre las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular y los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana. Mediante la correlación de Pearson con un 92.5% y un nivel de significancia del 5% existe un Alto grado de correlación entre las variables. Vale decir, que la base imponible, las tarifas por vehículos y el porcentaje de ingresos, guardan relación con la tasa de impuestos es decir aumenta el nivel de recaudación y recursos para el Estado. Frente a lo mencionado se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación donde refiere que existe una relación entre las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular y los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana. Así lo señala López (2012) que concluye que Al momento de pagar la matrícula se cancela el

impuesto, la tasa por matriculación, la tasa de aporte al funcionamiento de brigadas barriales, el impuesto municipal al rodaje y otros rubros menores. Además, para matricular un vehículo se deben cumplir otros requisitos como por ejemplo la revisión de emisiones de gases que es requisito para circular en la ciudad de Quito. Todos estos elementos hacen que el pago de la matrícula no dependa solo de la actitud del contribuyente frente al impuesto sino de una serie de factores que no se ven influidos por el accionar de la Administración Tributaria. En ese sentido de acuerdo a lo versado anteriormente y después de analizar los resultados confirmamos que si aplicamos unas tasas distintas de acuerdo a variadas características que presentan los vehículos afectos al impuesto, los ingresos tributarios de las Municipalidades tendrán una variación significativa, ya que no solo se estaría gravando a determinados vehículos.

Asimismo, vemos que la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos se vincula estrechamente con el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana. A través de la correlación de Pearson encontramos una conexión muy alta siendo un 95.7% entre las variables precedentes. En otras palabras, el cobro de los impuestos generaría mas ingresos para la economía, contribuyendo a las arcas municipales, lo cual se daría a través de una tabla de valores promedios tomando en cuenta la marca, la categoría y el kilometraje recorrido por los vehículos. En base a lo aludido se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa donde se expone que existe una relación entre la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos y el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana. Tal como lo plasmo Sotomayor (2016) y concluye que al adicionar el componente ambiental C_g en la fórmula establecida en el artículo 13 de la Ley que refiere a la

“LEY FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACION INGRESOS DEL ESTADO, VERDE”, quedaría planteada de la siguiente manera: $IACV = \{[(b - 1500) t] (1+FA)\} + Cg$. De tal manera que el principio básico de la legislación ambiental, quien contamina, paga; se vería cumplido al considerarse la concentración de gases emitidos, HC no combustionado y CO, acumulada y proyectada en un año acorde al recorrido realizado por un vehículo automotor de transporte terrestre de ciclo Otto. Sobre el particular vemos que si creamos una tabla de valores de acuerdo al grado de contaminación de cada uno de los vehículos, se impondría un impuesto mayor a los que más contaminan por ende se generaría una mayor recaudación, ya que actualmente el impuesto solo grava a los vehículos nuevos, que son los que menos contaminan, de modo tal que se gravaría a todo el parque automotor y alcanzaría a los vehículos antiguos (con mayor recorrido) siendo estos los que paguen mas según el grado de contaminación.

De tal manera podemos observar que la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular se enlaza con el cumplimiento del pago. Con ayuda del Sofwarte estadístico SPSS, en la correlación de Pearson se evidenció un 89.0 % de idoneidad entre las variables. Concretamente encontramos que, con una adecuada publicación e información del cronograma de obligaciones tributarias, se podrá realizar la declaración del vehículo adquirido y por ende el pago del impuesto vehicular, cumpliendo así con los plazos estrablecidos por la Administración Tributaria y evitando con ello una sanción o multa. De acuerdo a lo sustentado se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación donde explica que existe una coherencia entre la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular y el cumplimiento del pago de las personas naturales en Lima Metropolitana. Es así que según lo abordado por Villacís (2019) en su

investigación concluye que durante el periodo 2013 al 2017 se ha exonerado el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular a 158.422 vehículos y el Impuesto Anual sobre la Propiedad de los Vehículos Motorizados a 231.108 vehículos y se han atendido 365 solicitudes favorables de exoneración por verificación de actividad económica (VAE) las cuales corresponden a un monto exonerado de 94.112,52 dólares. Desde el punto de vista de los resultados podemos mencionar que la obligación de efectuar una declaración de la compra del vehículo nuevo o usado en el ejercicio por parte de la persona natural debe ser primordial para generar el cumplimiento del pago del impuesto evitando cualquier exoneración.

Del mismo modo las modificaciones tributarias en el impuesto al patrimonio vehicular por la contaminación ambiental van de la mano con la conciencia tributaria de las personas naturales. Siendo así obtenemos un 96.7% en la correlación de Pearson evidenciando un nexo muy alto entre las variables. En definitiva, la responsabilidad de cuidar el medio ambiente, de aplicar medidores de combustión, del uso de catalizadores y otros, se deriva de los deberes tributarios aplicados estrechamente a una cultura tributaria que nacen del cumplimiento voluntario de cada persona. A raíz de los resultados se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante donde indica que existe una congruencia entre las modificaciones tributarias en el impuesto al patrimonio vehicular por la contaminación ambiental y la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana. Al respecto Villegas (2012) concluye que hoy en día existe una alta tendencia de países que se ponen en campaña para mejorar el medio ambiente mediante la aplicación de tributos de características medio ambientales, tal es el caso de España mediante la aplicación del Impuesto de

Matriculación, y Ecuador que prepara la aplicación de un Impuesto Verde que gravará a la mayoría de los vehículos que circulan por sus calles, en conclusión Santa Cruz de la Sierra y por qué no decir Bolivia toda, no debe quedar fuera de este contexto ya que se puede evidenciar en las calles la contaminación vehicular que cada vez degrada el aire que se respira. Desde la perspectiva de los resultados nos damos cuenta que nos urge efectuar unas modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular en nuestra legislación, al igual que otros países donde la cultura tributaria en relación a la contaminación ambiental es el espíritu del impuesto ecológico que los llevó a crearlo, para mejorar su calidad de vida y a la vez aumentar su base tributaria, asimismo al ver que los impuestos aumentan a mayor grado de contaminación ambiental, las personas naturales renovarán sus vehículos y consumirán combustibles menos contaminantes.

6.2 CONCLUSIONES

En esta tesis se determinó que el impuesto al patrimonio vehicular influye en la recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, dado que la declaración oportuna, en cumplimiento de las obligaciones tributarias en base a nuevas tasas, o tabla de valores incrementan los ingresos de las municipalidades en el cobro de impuestos, partiendo siempre de la conciencia tributaria fomentando que cada persona dueña de un vehículo cuide el medio ambiente.

a) Durante la investigación se determinó que las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular, influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana, porque a mayor base imponible mayor porcentaje de ingresos, aumentando el nivel de recaudación de los Gobiernos locales para la asignación de recursos destinados a los servicios municipales.

b) Al final se conoció que la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos influye en el cobro de impuestos de las personas naturales en Lima Metropolitana, puesto que, utilizando dicha tabla, tomando en cuenta la categoría y el kilometraje recorrido por los vehículos, se cobraría mas impuestos y generaría ingresos significativos contribuyendo a las arcas municipales.

c) Debido a la interrogante planteada se determinó que la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, influye en el cumplimiento del pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, donde en definitiva encontramos que, con un adecuado cumplimiento del cronograma de obligaciones tributarias, se puede efectuar la declaración del vehículo

adquirido y como resultado el pago del impuesto vehicular, de esta manera también se evitaría cualquier sanción o multa.

d) Podemos apreciar que se estableció que las modificaciones tributarias en el impuesto al patrimonio vehicular por la contaminación ambiental influyen en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, concluyendo que la aplicación de medidores de grados de contaminación para aumentar la recaudación alude a que la persona natural tenga una cultura tributaria, en definitiva la responsabilidad de cuidar el medio ambiente nace voluntariamente de cada persona y el impuesto al patrimonio vehicular sería a la vez un impuesto regulador.

6.3 RECOMENDACIONES

De acuerdo a lo concluido, se recomienda ampliar el ambito de aplicación del impuesto al patrimonio vehicular incluyendo también a los vehículos mayores a 3 años de antigüedad fundamentando este hecho al grado de contaminación ambiental, grado de destrucción de pistas y veredas en todo el país ya que el parque automotor sigue creciendo día a día, trayendo consigo que los municipios gasten los recursos en el refaccionamiento de las mismas y que no les alcance lo presupuestado, por lo que:

- a) Es necesario proponer la actualización de las tasas del impuesto vehicular, tomando en cuenta las características del vehículo, es decir el impuesto en mención ha sido creado en función de la capacidad contributiva, por esto se debe considerar que a mayor costo del vehículo debe existir una tasa mayor que lo grave.
- b) Se recomienda la creación de una tabla de valores considerando la antigüedad de los vehículos, en función a escalas de años de uso, el recorrido, las fugas de escape, entre otros; lo cual servirá para ampliar la base tributaria y que los Gobiernos locales puedan recaudar más.
- c) Se sugiere mayor fiscalización en las declaraciones anuales de las personas naturales, para lo cual debe existir una base de datos integrada para que todas las entidades gubernamentales puedan obtener acceso con mayor rapidez y eficiencia a la información de transferencias vehiculares, tanto a nivel de notarías como de registros públicos para el cobro de los impuestos al patrimonio vehicular.
- d) Se sugiere efectuar modificaciones tributarias en el impuesto vehicular tomando en cuenta diversos factores que trae consigo el impuesto al

patrimonio vehicular, uno de ellos es el tema de la contaminación ambiental por lo que debe ser evaluado para considerarlo como un impuesto regulador, ya que es un problema que afecta a todo el planeta, porque las calles de Lima Metropolitana están llenas de vehículos contaminando el aire que es vital para la vida, si se crea un impuesto de este tipo las personas tomarán más conciencia.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Referencias Bibliográficas

- Ayllon, K. (2017). *Gobierno electrónico y la recaudación tributaria del Impuesto Vehicular en el servicio de Administración Tributaria de Lima*, [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo, Lima]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/5325>
- Alva, M (4 de abril de 2009). Hurto, robo e Impuesto Vehicular. *Blog de Mario Alva Mateucci*. <http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2009/04/04/hurto-robo-e-impuesto-vehicular/>
- Álvarez, A. (2020). Clasificación de las investigaciones, Universidad de Lima. Repositorio Institucional. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/10818>
- Alva, M (5 de marzo de 2010). La definición de conciencia tributaria y los mecanismos para crearla. *Blog de Mario Alva Mateucci*. <http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2010/03/05/la-definicion-de-conciencia-tributaria-y-los-mecanismos-para-crearla/>
- Amaya, A. (19 de enero de 2019). Impuestos al comprar un coche. *Autonocion.com*. <https://www.autonocion.com/impuestos-que-se-pagan-al-comprar-un-coche-en-espana/>
- Asociación Automotriz del Perú, s.f. AAP: Perú con los mejores niveles de venta automotriz de la Alianza del Pacífico. <https://aap.org.pe/aap-peru-con-los-mejores-niveles-de-venta-automotriz-de-la-alianza-del-pacifico/>
- Banco Central de Reserva del Perú (s.f.). X. *Gobierno Central* [Archivo PDF]. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Guia-Methodologica/Guia-Methodologica-10.pdf>

- BBVA (21 de mayo de 2020) ¿Por qué y para qué se pagan impuestos?. Educación Financiera. <https://www.bbva.com/es/tasas-impuestos-cotizaciones-por-que-y-para-que-debemos-pagar-tributos/>
- BBVA (05 de julio de 2021) ¿Qué es y que tipo de contaminación ambiental existe?. <https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/que-es-y-que-tipos-de-contaminacion-ambiental-existen/>
- Beltrán, C. (2018). *Racionalidad sociológica del Impuesto al Patrimonio Vehicular en el Perú desde la percepción de los ciudadanos en Arequipa* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa]. Repositorio Institucional. <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/8114>
- Diccionario Financiero. (s.f.). En Konfío.com. recuperado en 26 de noviembre de 2021, de <https://konfio.mx/tips/diccionario-financiero/que-es-la-declaracion-anual/>
- El Economista, s.f. Vehículos con mayor antigüedad y de mayor contaminación deberían pagar el impuesto vehicular. <https://www.eleconomistaamerica.pe/economia-eAm-peru/noticias/8972657/02/18/Vehiculos-con-mayor-antigüedad-y-de-mayor-contaminacion-deberian-pagar-el-impuesto-vehicular.html>
- Gestión (26 de junio de 2019). Venta de vehículos crecería 2% ante impacto de nuevas modificaciones del Impuesto Selectivo al Consumo. <https://gestion.pe/economia/empresas/venta-vehiculos-creceria-2-ano-impacto-nuevas-modificaciones-impuesto-selectivo-consumo-271208-noticia/?ref=gesr>
- Gonzales, E. (2019). *La evasión tributaria y su incidencia en la recaudación fiscal de las empresas de delivery-pymes en Lima Metropolitana período 2014-*

2018, [Tesis de Maestría, Universidad San Martín de Porres, Sección de Post grado, Lima]. Repositorio Institucional.

<https://repositorio.usmp.edu.pe/handle/20.500.12727/5660>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (6ta. Edición ed.). México: Mc Graw Hill

Javierest (17 de diciembre de 2019). ¿Cuáles son los impuestos municipales en Perú?. *Rankia*. <https://www.rankia.pe/blog/sunat-impuestos/4108377-cuales-son-impuestos-municipales-peru>

López, A. (2012). *Impuesto Vehicular en Ecuador evaluación de impacto en el control*, [Tesis de Maestría, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales sede Ecuador]. Repositorio Institucional.

<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/5905>

Ministerio de Economía y Finanzas (2012). *Marco normativo de la recaudación tributaria municipal, Taller de Inducción sobre técnicas para la mejora de la Recaudación del Impuesto Predial*, Lima.

Ministerio de Economía y Finanzas (2004). *Ley de Tributación Municipal*, Texto Único Ordenado, Lima.

Ministerio de Economía y Finanzas (2021). Definiciones, Tasa. https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100240&lang=es-ES&view=article&id=283

Pago (s.f.). En *Wikipedia*. Recuperado el 25 de octubre de 2021de <https://es.wikipedia.org/wiki/Pago>.

Redacción Gestión. (Junio de 2019). Lima es la octava ciudad más contaminada de América Latina. *Diario Gestión*. <https://gestion.pe/economia/lima-octava-ciudad-contaminada-america-latina-269614-noticia/?ref=gesr>

Rojas, D. (2019). *Propuesta de un modelo de gestión integral de recaudación tributaria para incrementar el ingreso del Impuesto Vehicular en la Municipalidad provincial de Chachapoyas-Amazonas*, [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle, Escuela de Posgrado, Lima]. Repositorio Institucional.

<https://repositorio.une.edu.pe/handle/UNE/3331>

R. Martin, F. (2009). *Los factores determinantes de la recaudación tributaria* [Archivo PDF].

<http://www.estimacionestributarias.com/archivos/Factores%20determinantes%20v.09.pdf>

R. Martin, F. (2009). *La economía de los ingresos tributarios. Un manual de estimaciones tributarias* [Archivo PDF].

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5501/1/S0900326_es.pdf

Ruiz de Castilla, F. (2008). Impuesto al patrimonio vehicular. *IUS ET VERITAS*, 18(37), 194-207.

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12225/12791>

SAT de Lima (s.f.). *Sobre el SAT*. Portal de Servicio de Administración Tributaria de Lima. <https://www.sat.gob.pe/Websitev9>

Sotomayor, C. (2016). *Componente ambiental como parámetro adicional en el Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular*, [Tesis de Maestría, Universidad de Guayaquil-Ecuador]. Repositorio Institucional.

<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/35588>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria-SUNAT

(2021). *Memoria Institucional* 2020.

<https://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/memoria/memoria2020.pdf>

Ticona, S. (2018). *Evasión de Impuesto al Patrimonio Vehicular en la Municipalidad del Cusco-2017*, [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle, Escuela de Posgrado, Lima]. Repositorio Institucional.

<https://repositorio.une.edu.pe/handle/UNE/2366>

Vargas, Z. (2009). *La investigación aplicada: Una forma de conocer las realidades con evidencia científica*. Universidad de Costa Rica.

Villacís, J. (2019). *Análisis de la recaudación de los tributos provenientes de la Matriculación Vehicular durante el periodo 2013-2017 en el Distrito Metropolitano de Quito y propuesta de un plan de recaudación efectiva de los tributos administrados por el servicio de rentas internas*, [Tesis de Maestría, Universidad Central del Ecuador, Dirección de Posgrado, Quito-Ecuador]. Repositorio Institucional.

<http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/19070>

Villegas, W. (2012) *Impuesto a la Contaminación Vehicular "IMCV"-caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra-2012*, [Tesis de Maestría, Universidad Tecnológica Privada de Santa Cruz, Santa Cruz-Bolivia]. Repositorio Institucional. <http://www.scielo.org.bo/pdf/rp/n30/n30a02.pdf>

Yáñez, J. (2016). *Impuestos Recaudadores Versus Reguladores*. Centro de Estudios Tributarios, Facultad de Economía y Negocios, Universidad de Chile.

Yáñez, José (2012). *Tributación de los combustibles*, Revista de Estudios

Tributarios N°5, Centro de Estudios Tributarios, Facultad de Economía y Negocios, Universidad de Chile.

ANEXOS

ANEXO N°01

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DE LAS PERSONAS NATURALES EN LIMA METROPOLITANA AÑO 2020.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p>Problema General</p> <p>¿En qué medida el impuesto al patrimonio vehicular influye en el nivel de recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Determinar si el impuesto al patrimonio vehicular influye en la recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.</p>	<p>Hipótesis General</p> <p>El impuesto al patrimonio vehicular, influye de manera positiva en el nivel de recaudación tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.</p>	<p>Variable Independiente</p> <p>X: Impuesto al patrimonio vehicular.</p>	<p>Tipo Investigación aplicada</p>
<p>Problemas Específicos</p> <p>a) ¿En qué medida las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular, influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?</p> <p>b) ¿En qué medida la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos influye en el cobro de impuestos de las personas</p>	<p>Objetivos Específicos</p> <p>a) Determinar si las tasas aplicadas en el impuesto al patrimonio vehicular, influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.</p> <p>b) Conocer si la creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos influye en el cobro de impuestos de las personas</p>	<p>Hipótesis Específicas</p> <p>a) Las tasas aplicadas del impuesto al patrimonio vehicular, si influyen en los ingresos tributarios de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.</p> <p>b) La creación de una tabla de valores por antigüedad de los vehículos si influye en el cobro de impuestos de las personas</p>	<p>Indicadores</p> <p>X1: Tasas aplicadas.</p> <p>X2: Tabla de valores por antigüedad</p> <p>X3: Declaración anual</p> <p>X4: Contaminación ambiental</p>	<p>Nivel Explicativo – Causal</p> <p>Enfoque Cuantitativo</p> <p>Diseño No experimental</p> <p>Población La población estuvo conformada por aproximadamente 8000 personas naturales que poseen un vehículo o hacen uso de este a nivel de Lima Metropolitana en diciembre 2020.</p> <p>Muestra</p>

<p>naturales en Lima Metropolitana del año 2020?</p> <p>c) ¿En qué medida la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?</p> <p>d) ¿En qué medida las modificaciones tributarias por la contaminación ambiental influyen en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020?</p>	<p>naturales en Lima Metropolitana del año 2020.</p> <p>c) Determinar si, la declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.</p> <p>d) Establecer si, las modificaciones tributarias en el impuesto al patrimonio vehicular por la contaminación ambiental influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana del año 2020.</p>	<p>naturales en Lima Metropolitana, 2020.</p> <p>c) La declaración anual del impuesto al patrimonio vehicular, si influye en el cumplimiento de pago de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.</p> <p>d) Las modificaciones tributarias al impuesto al patrimonio vehicular por contaminación ambiental si influye en la conciencia tributaria de las personas naturales en Lima Metropolitana, 2020.</p>	<p>Variable Dependiente</p> <p>Y: Recaudación tributaria de las personas naturales</p> <p>Indicadores</p> <p>Y1: Ingresos tributarios</p> <p>Y2: Cobro de impuestos</p> <p>Y3: Cumplimiento de pago</p> <p>Y4: Conciencia tributaria.</p>	<p>La muestra estuvo conformada por 88 personas naturales.</p>
--	---	--	---	--

ANEXO Nº02

ENCUESTA

Instrucciones:

La presente técnica de encuesta, busca recoger información relacionada con el trabajo de investigación titulado “EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DE LAS PERSONAS NATURALES EN LIMA METROPOLITANA AÑO 2020”, sobre este particular; se le solicita que en las preguntas que a continuación se presenta, elija la alternativa que considere correcta, marcando para tal fin con un aspa (X), esta técnica es anónima, se le agradece su colaboración.

VARIABLE: IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR	
Indicador: Tasas aplicadas	
Base imponible	
1 ¿Qué características se deben tomar en cuenta para determinar la base imponible del impuesto al patrimonio vehicular?	
a. Cantidad de vehículos por persona	(...)
b. Antigüedad del vehículo	(...)
c. Exoneraciones del impuesto	(...)
d. Cuantía de dinero obtenido por el uso del vehículo	(...)
Tarifas por vehículos	
2 ¿Cuál cree Usted que sería el criterio que las municipalidades deben tomar en cuenta para establecer las tarifas por vehículos?	
a. El nivel de contaminación	(...)
b. La categorización de cada vehículo por persona	(...)
c. El uso del vehículo, si es para recreación o trabajo	(...)
d. Distrito de residencia de la persona propietaria del vehículo	(...)
Porcentaje de ingresos	
3 ¿Cómo se debería determinar el porcentaje de ingresos de las personas?	
a. Nivel de adquisición de bienes	(...)
b. Nivel de ingresos declarados	(...)
c. Cantidad de veces en que se renueva un vehículo	(...)
d. Adquisición de vehículos de marcas lujosas	(...)
Comparación de ingresos	
4 ¿De acuerdo a qué, se deben comparar los ingresos de las personas naturales?	
a. Diferencia de ingresos de un año a otro	(...)
b. Disminución de adquisiciones anuales de bienes	(...)

c. Comparación de ingresos de acuerdo al nivel socioeconómico	(...)
d. Cuadro estadístico de variables determinantes de los ingresos	(...)
Indicador: Tabla de valores por antigüedad	
Valores promedio	
5 ¿Qué se debe tomar en cuenta para determinar los valores promedio?	
a. Año de fabricación	(...)
b. Estado del vehículo	(...)
c. Cilindraje	(...)
d. Años de uso	(...)
Marca de vehículos	
6 ¿Por qué se debe considerar la marca del vehículo al momento de aplicar el impuesto?	
a. A mayor costo del vehículo, mayor impuesto	(...)
b. Para determinar los ingresos del dueño del vehículo	(...)
c. Para determinar el nivel de contaminación	(...)
d. Para analizar la procedencia del vehículo	(...)
Categoría vehicular	
7 ¿Cuales deben ser las características que determinen la categoría de un vehículo para la aplicación de la tasa del impuesto?	
a. Categoría L (vehículos automotores con menos de 4 ruedas)	(...)
b. Categoría M (vehículos automotores de 4 ruedas o más para transporte de personas)	(...)
c. Categoría N (vehículos automotores de 4 ruedas o más para transporte de mercancías)	(...)
d. Categoría O (remolques y semiremolques)	(...)
Kilometraje por vehículo	
8 ¿Cómo se debe determinar el kilometraje de los vehículos?	
a. Verificar el tablero para ver la cifra real de kilómetros recorridos	(...)
b. Revisar el odómetro	(...)
c. Al colocar la llave para encender el vehículo	(...)
d. Con los registros de mantenimiento efectuados	(...)
Indicador: Declaración anual	
Cronograma de obligaciones tributarias	
9 ¿Cómo se deben fijar los plazos en el cronograma para las obligaciones tributarias?	
a. Cronograma mensual	(...)

b. Cronograma trimestral	(...)
c. Cronograma semestral	(...)
d. Cronograma anual	(...)
Pago de impuestos	
10 ¿Cree Usted que se deben efectuar pagos a cuenta del impuesto?	(...)
a. Si, Porque ayuda al pago anual	(...)
b. No es necesario	(...)
c. Debería ser trimestral	(...)
Cumplimiento de pago en los plazos establecidos	
11 ¿Qué se debe aplicar si no se cumple con el pago en los plazos establecidos?	(...)
a. Pago de intereses	(...)
b. Pago de multa	(...)
c. Pago de un porcentaje fijo, si el monto es mayor a ¼ UIT	(...)
d. Pago doble	(...)
Declarar oportunamente la adquisición de un vehículo	
12 ¿Habría otras formas de verificar para la SAT, si el contribuyente no declara oportunamente la adquisición de su vehículo?	(...)
a. Mediante información de las entidades financieras	(...)
b. Por el cruce de información con Aduanas	(...)
c. Por el cruce de información de la notaria	(...)
d. Por la fecha declaración y pago	(...)
Indicador: Contaminación ambiental	
Responsabilidad de cuidar el medio ambiente	
13 ¿La responsabilidad del cuidado del medio ambiente debe ser obligatoria?	(...)
a. Debe ser tarea de todos cuidar el medio ambiente	(...)
b. Solo los que tienen vehículos se deben responsabilizar	(...)
c. No debe ser obligatoria	(...)
d. El pago del impuesto exime de la responsabilidad de cuidar el medio ambiente	(...)
Medidores de combustión	
14 ¿Los medidores de combustión sirven para medir la cantidad de contaminación de cada vehículo?	(...)
a. Si, porque se fijan estándares de calidad ambiental	(...)
b. Se establecen límites de emisión de contaminantes	(...)
c. Se establecen regulaciones	(...)
d. Establecer la cantidad máxima de gases para gozar de un ambiente	(...)

equilibrado	(...)
Control de emisiones vehiculares	
15 ¿cuáles son las categorías de emisiones producidas por un vehículo?	
a. Emisiones de la tubería de escape	(...)
b. Emisiones evaporadas de combustible	(...)
c. Emisiones en el ciclo de vida del vehículo	(...)
Uso de catalizadores	
16 ¿Para que sirven los catalizadores en los vehículos?	
a. Para reducir los elementos contaminantes provenientes de los gases de escape	(...)
b. Control de los gases nocivos	(...)
c. Iniciar y acelerar las reacciones químicas	(...)
d. Disminuir los elementos polucionantes	(...)
VARIABLE: RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DE LAS PERSONAS NATURALES	
Indicador: Ingresos tributarios	
Tasa impositiva	
17 ¿Cómo se debe aplicar la tasa impositiva?	
a. De acuerdo a los ingresos de las personas	(...)
b. Debe ser variable	(...)
c. Se debe considerar un promedio entre los ingresos	(...)
d. Debe ser fija sin importar los ingresos de las personas	(...)
Tipos de tributos	
18 ¿Qué tipos de tributos cree usted que se deben considerar en pro del cuidado del medio ambiente?	
a. Cobros por unidad de contaminación	(...)
b. Impuestos por volumen de contaminación	(...)
c. Impuestos ambientales	(...)
d. Impuesto por antigüedad del vehículo	(...)
Nivel de recaudación	
19 ¿Qué debe hacer el Servicio de Administración Tributaria-SAT para incrementar el nivel de recaudación del impuesto al patrimonio vehicular?	
a. Generar cultura tributaria en los ciudadanos	
b. Recuperar la confianza del contribuyente	(...)
c. Fortalecer los mecanismos de control de pagos	(...)
d. Implementar procesos de fiscalización a los propietarios de vehículos	(...)

<p>Incremento de recursos para el Estado</p> <p>20 ¿De qué depende que los recursos para el Estado no se vean incrementados en sus diversas áreas?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Mal manejo de los ingresos b. Falta de transparencia en la información brindada a los ciudadanos c. Modernizar con nueva tecnología en el sistema de cobros d. Falta de auditorías a funcionarios encargados del cobro de impuestos 	<p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>
<p>Indicador: Cobro de impuestos</p>	
<p>Generar mas ingresos para la economía</p> <p>21 ¿Cuál debe ser la característica principal para generar mas ingresos para la economía derivados del gobierno distrital?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Mayor control en la documentación actualizada de los ciudadanos b. Asegurar el cobro del impuesto al patrimonio vehicular c. Mayor fiscalización en el registro de la propiedad vehicular d. Se deben gravar todos los vehículos sin importar los años de antigüedad 	<p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>
<p>Contribución al Estado</p> <p>22 ¿Cree usted que la mayor contribución a las municipalidades es por parte de los distritos que concentran la clase social mas alta en función al patrimonio vehicular?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Si b. No c. Todos tributan por igual 	<p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>
<p>Cobro relacionado con el nivel de contaminación</p> <p>23 ¿Qué parámetros deben ser considerados para el cobro de impuesto relacionado con el nivel de contaminación?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. A mayor contaminación mayor pago de impuestos b. Si el vehículo es nuevo menos pago de impuesto c. A mayor antigüedad del vehículo mayor pago de impuesto d. Depende del combustible usado en el vehículo 	<p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>
<p>Administración correcta de lo recaudado</p> <p>24 ¿Cuáles serian los valores aplicados para una correcta administración de lo recaudado?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Transparencia y honradez b. Eficiencia y eficacia c. Organización y comunicación d. Cooperación y honestidad 	<p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>

Indicador: Cumplimiento de pago	
<p>Capacidad económica</p> <p>25 ¿Cómo se debe medir la capacidad económica de las personas naturales?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Titularidad de un patrimonio (....) b. Percepción de rentas (....) c. Consumo de bienes y/o servicios (....) d. Circulación de la riqueza en tiempos determinados (....) <p>Sanción tributaria</p> <p>26 ¿Cuál es la sanción tributaria por no presentar las declaraciones juradas de inscripción dentro del plazo establecido?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Varían entre 10% y el 90% de la UIT (....) b. Varían entre 20% y el 100% de la UIT (....) c. Varían entre 15% y el 100% de la UIT (....) d. Varían entre 50% y el 100% de la UIT (....) <p>Hecho imponible</p> <p>27 ¿Cuál es el hecho imponible que origina el pago del impuesto al patrimonio vehicular?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Propiedad de un vehículo (....) b. Alquiler de un vehículo (....) c. Compra-Venta de vehículos usados o nuevos (....) d. Adquisición de vehículos mayores a 3 años de antigüedad (....) <p>Pago oportuno</p> <p>28 ¿Con cuales de las siguientes características esta relacionado el pago oportuno?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Facilidad de medios electrónicos para el pago (....) b. Descuentos por pronto pago (....) c. Responsabilidad de pago (....) d. Incentivos con sorteos vehículos (....) 	
Indicador: Conciencia tributaria	
<p>Deberes tributarios</p> <p>29 ¿Cuáles son los deberes tributarios de las personas naturales que tienen vehículos?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Declaración del vehículo ante Registros Públicos (....) b. Inscripción del vehículo en el SAT (....) c. Sacar licencia de conducir (....) d. Contar con SOAT (....) 	

Relación colectiva	
30 ¿Qué significado tiene la relación colectiva?	
a. Actuación conjunta de las personas y la Administración tributaria	(...)
b. Las personas pagan sus impuestos y la Municipalidad administra bien	(...)
c. La administración facilita los medios para el pago de impuestos	(...)
d. Igualdad de derechos	(...)
Cumplimiento voluntario	
31 ¿Cuáles son los factores que inciden sobre el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias?	
a. Eficacia de la Administración tributaria	(...)
b. La sistematización	(...)
c. La transparencia, economicidad y comodidad	(...)
d. Todas las anteriores	(...)
Relación pago-beneficio	
32 ¿Cuál es la relación del pago-beneficio que buscan las personas al momento de tributar?	
a. Si pago a tiempo tengo el beneficio de descuentos	(...)
b. Si pago oportunamente obtengo la condición de buen contribuyente	(...)
c. Pago sin intereses	(...)
d. Opción de fraccionar la deuda	(...)