

PROPUESTA DE ECO TRIBUTO QUE GRAVE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS CON UNA ANTIGÜEDAD MAYOR A 3 AÑOS

PROPOSAL FOR AN ECO-TAX ON ENVIRONMENTAL POLLUTION FROM VEHICLES OLDER THAN 3 YEARS

 Eliana Maritza Barturen Mondragón^{1a}



Fecha de recepción : 18/12/2024

Fecha de aprobación : 31/01/2025

DOI : <https://doi.org/10.26495/7fmt5g90>

Resumen

La investigación ha considerado como problema ¿De qué manera un eco tributo dirigido a vehículos con una antigüedad mayor a tres años podría incentivar la reducción de emisiones contaminantes?, planteándose como objetivo general: Proponer un eco tributo que grave a los vehículos con una antigüedad mayor a 3 años, con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental y; se ha planteado como objetivos específicos: Describir la normatividad del impuesto propuesto, Caracterizar los principios tributarios que sustentan el eco tributo para que grave la contaminación ambiental de los vehículos mayores a 3 años y Analizar el impacto ambiental del impuesto propuesto. La metodología empleada fue de tipo básica enfoque mixto, obteniendo como resultados que el 59.06% de la población encuestada señalo que está totalmente de acuerdo en que es importante que se desarrolle una legislación que cree tributos ambientales, arribando como conclusión que contamos con principios constitucionales tributarios que sustentan el eco tributo, garantizando que gravar la contaminación ambiental de los vehículos mayores a 3 años estaría respetando los derechos de los contribuyentes y que la potestad ejercida se realizaría dentro de los límites establecidos en el artículo 74 de la Constitución Política del Perú.

Palabras clave: Eco tributo, contaminación ambiental, impuesto, vehículo, impuesto vehicular

Abstract

The research has considered as a problem: How an eco-tax directed to vehicles older than three years could encourage the reduction of polluting emissions? The general objective is to propose an eco-tax that taxes vehicles older than 3 years, in order to reduce environmental pollution; and the specific objectives are: To describe the regulations of the proposed tax, to characterize the tax principles that support the eco-tax to tax the environmental pollution of vehicles older than 3 years, and to analyze the environmental impact of the proposed tax. The methodology used was of the basic mixed approach type, obtaining as results that 59.06% of the surveyed population indicated that they totally agree that it is important to develop legislation that creates environmental taxes, arriving as a conclusion that we have constitutional tax principles that support the eco-tax, guaranteeing that taxing environmental pollution of vehicles older than 3 years would be respecting the rights of taxpayers and that the power exercised would be within the limits established in Article 74 of the Political Constitution of Peru.

¹Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo - Lambayeque, Perú

^aDra. en Educación, Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0458-1637>, E-mail: Barturenm9@gmail.com

Keywords: *Eco tribute, environmental pollution, tax, vehicle, vehicle tax, vehicle tax*

1. Introducción

Los vehículos son necesarios en la vida de las personas por cuanto nos permiten movilizarnos, acortar distancias y hasta ahorrar dinero, sin embargo, produce un efecto negativo para el medio ambiente, puesto que lo contaminan. La legislación tributaria municipal se preocupó en gravar la propiedad de los vehículos nuevos, por ello el ámbito de aplicación del Impuesto al patrimonio vehicular comprende la propiedad de los vehículos nuevos con una antigüedad no mayor a tres años, pese a ello, solo se orientó a gravar una manifestación de riqueza, más no el daño que ocasionaban por la contaminación ambiental.

La presente investigación se ha desarrollado teniendo en cuenta la importancia de los instrumentos económicos descritos en el ordenamiento jurídico peruano, así como la finalidad extrafiscal que pueden tener los tributos y de esta forma coadyuvar al desarrollo de nuestro país. La propuesta de contar con un tributo extrafiscal resulta muy importante como aporte teórico para los estudiantes quienes encontrarán el desarrollo de bases teóricas que sustentan la investigación, asimismo es un gran aporte para la comunidad de profesionales relacionados con la tributación como son los contadores y los abogados en la medida que les permite realizar un análisis económico, financiero y jurídico de las bases que sustentan la propuesta, la misma que no ha sobrepasado los límites impuestos por la propia constitución, todo lo contrario sus bases se han desarrollado teniendo en cuenta los límites de la potestad tributaria, así como la capacidad contributiva de los ciudadanos que asumirían dicho tributo, buscando ir más allá de una mera recaudación tributaria y pensar en una finalidad extra fiscal que aborde el tema de las actuaciones, la cultura tributaria y motivar el cambio de acciones frente al daño que se le ocasiona al ambiente.

Armas (2016) en su investigación cuyo objetivo fue Determinar en qué medida las normas que establece los tributos ambientales en el Perú respetan los principios ambientales, preventivos, precautorios e internalización de los costos a la luz de la experiencia latinoamericana y en el Perú durante el año 2015, llegó a la conclusión que este problema social, de la contaminación ambiental ha generado una responsabilidad política, por lo que se han establecidos políticas sociales de la defensa de los derechos ambientales lo cual ha conllevado a establecer todo un conjunto de normas jurídicas en los diferentes estados. Por su parte Pizarro (2016) en su investigación cuyo objetivo fue proponer la implementación de los tributos ambientales haciendo que los agentes que producen contaminación ambiental se hagan responsables y paguen por los costos que generan, llegó a la conclusión que el nivel de información que existe sobre la tributación ambiental es regular, por lo que es necesario realizar charlas dirigidas a los sujetos pasivos a fin de que conozcan este nuevo tributo antes de querer implementarlo.

Mejia (2022) en su investigación cuyo objetivo fue determinar en qué medida la creación de un ecotributo municipal repercutiría en reducir los niveles de contaminación por arrojo de residuos sólidos, con un enfoque mixto, concluyo que el 86% de los encuestados manifestaron estar a favor en que las medidas de orden económico son eficaces para modificar conductas ambientales, concluyendo que la creación de un ecotributo municipal sería favorable para reducir la contaminación por arrojo de residuos sólidos. Por su parte Viton (2021) en su investigación de

carácter descriptivo, concluyo que para combatir los daños que genera el parque automotor es necesario buscar alternativas que permitan coadyuvar al derecho ambiental, encontrando en el derecho tributario una salida, al poder considerar instrumentos económicos capaces de combatir los efectos negativos que derivan del uso de vehículos motorizados.

Los estudios reflejan que aumentar las tasas del impuesto al combustible aporta en el tema de la polución, así como la disminución de las emisiones. Se debe tener en cuenta que es necesario conocer el grado de polución causado por los automóviles tanto para el tema sonoro como ambiental. Asimismo, se debe hacer un énfasis en la revisión de los vehículos de tal forma que se pueda detectar qué vehículos resultan ser más contaminantes que otros (Shao et al., 2022; Hu et al., 2022; Cui, et al, 2022) El desarrollar un impuesto vehicular enfocado en erradicar la contaminación ambiental debe planificar tanto la recaudación como los efectos con las externalidades negativas y en qué medida las municipalidades realizarán la revisión de los vehículos para inspeccionar que se encuentren debidamente certificados para circular, teniendo en cuenta que pueden de manera conjunta realizar procedimientos para determinar qué vehículos resultan más contaminantes y lograr alternativas de solución frente a ello.

Pregunta central de investigación.

¿De qué manera un eco tributo dirigido a vehículos con una antigüedad mayor a tres años podría incentivar la reducción de emisiones contaminantes?

Objetivo general de investigación.

Determinar la viabilidad de un eco tributo que grave la contaminación ambiental que producen los vehículos con una antigüedad mayor a 3 años

Objetivos específicos.

Describir la normatividad del impuesto propuesto

Caracterizar los principios tributarios que sustentan el eco tributo para que grave la contaminación ambiental de los vehículos mayores a 3 años

Analizar el impacto ambiental del impuesto propuesto

Justificación del estudio.

Nuestros legisladores no han generado una propuesta de esta naturaleza, siendo necesaria la medida de plantear un impuesto municipal que cumpla una finalidad extra fiscal como es preocuparse por el ambiente, disuadir al no usar excesivamente los vehículos, fomentar el uso de las bicicletas o caminar y; desarrollar un plan de acción respecto de la contaminación ambiental y auditiva generada por el uso de los vehículos. Asimismo, el tributo planteado cumpliría un rol fiscal porque aumentaría la recaudación tributaria.

El beneficio será para toda la comunidad chichilayanana debido a que se fomenta el uso de vehículos poco contaminantes, que los vehículos pasen por una inspección regular de tal forma que se les descarte sino cumplen con la certificación que habilite su circulación, entendiéndose pasen por pruebas que aseguren una menor contaminación, de esta forma se garantiza respirar un aire menos nocivo.

El hecho de alinearse al principio de quien contamina tiene que pagar ya es fomentar cultura tributaria, haciendo a los ciudadanos más conscientes del daño que se le hace al ambiente cuando

se utiliza vehículo, de esta forma se aprovecha en hacer una campaña educativa de carácter tributario ambiental. La investigación de esta forma habilita la articulación del derecho ambiental y tributario, trabajando de la mano y amparados en los instrumentos económicos que recoge la ley general del ambiente como una alternativa para gravar externalidades negativas en beneficio de la casa común.

La importancia del estudio es poder proyectar una recaudación tributaria adicional debido a que se estaría generando una fuente de ingresos sustentada en la contaminación que se genera, abriendo las puertas a no solo considerar manifestación de riqueza o consumo.

Marco Teórico.

El tributo y su finalidad

El tributo es el pago que se realiza al estado para que este pueda cumplir con sus fines, una obligación sustentada en la creación normativa de un hecho económico en el que se incurre y da origen a la obligación tributaria. El tributo se clasifica en impuesto, contribución y tasa. Los impuestos permiten generar ingresos para brindar bienestar y proteger a los ciudadanos, de esta forma se contribuye a la riqueza de la nación (Riccardi, 2018) El impuesto es la base del sistema tributario y lleva a cabo un rol fundamental para el desarrollo de la sociedad (Aristarkhova y Zueva, 2022). Estos son importantes para la justicia económica, los derechos humanos, pero sobre todo para el financiamiento del gasto público, ya que representa el mayor ingreso que tiene el estado permitiendo a los gobiernos satisfacer las necesidades básicas de su población y crear un entorno empresarial favorable para el crecimiento económico (Bostajyan y Movsisyan, 2022)

El tributo tiene distintas clasificaciones, teniendo en cuenta los niveles de gobierno, su vinculación con la actividad del estado, su temporalidad, su liquidación, entre otros aspectos, siendo uno de ellos la finalidad, sobre esto último, el tributo puede ser fiscal o extrafiscal. Todos los tributos son fiscales porque apuntan a la recaudación como fin principal, sin embargo, los tributos también podrían tener un carácter extrafiscal, esto es, colocar la finalidad fiscal en un segundo plano y orientando una determinada actuación. La finalidad extrafiscal que tienen los tributos es evitar una externalidad negativa, es perseguir un determinado comportamiento por parte del contribuyente, así por ejemplo si se eleva la tasa del cigarro, su finalidad será extrafiscal porque lo que se persigue es que se disminuya su consumo, se va a recaudar si, pero en menor cantidad que cuando la tasa no se elevaba.

Impuesto ambiental

El impuesto ambiental es aquel tributo que se sustenta en una finalidad extrafiscal, cumple con un rol fundamental en el desarrollo verde, estimulando el crecimiento económico y disminuyendo la intensidad de la contaminación, así como controlando la intensidad del uso de los recursos (Fan, et al., 2019). También conocidos como impuestos verdes o impuestos pigovianos, tienen por finalidad cuidar el medio ambiente, estableciendo una tasa que limite al consumidor realizar la actividad que se está grabando, esto es que se enfoque en una externalidad negativa como es por

ejemplo el consumido de bebidas edulcorantes, a más impuestos, menor será el consumo, o el impuesto a los cigarrillos, a mayor tasa, los índices de la compra van a descender.

Principios que sustentan el carácter tributario ambiental

El control de constitucionalidad del poder tributario es indispensable para limitar el poder del estado y garantizar los derechos humanos, debido a que asegura el cumplimiento de los principios, la distribución justa de los ingresos fiscales y la protección de los derechos de los contribuyentes (Man-sheng, 2011) Los principios tributarios son las garantías de los contribuyentes frente a la tributación, actúan como límites a la potestad tributaria.

Los principios tributarios se encuentran recogidos en la Constitución Política del Perú, sin embargo, la doctrina ha descrito otros principios que complementan los límites a la potestad, de tal manera que no se vean vulnerados los derechos del contribuyente, por otro lado, los principios también servirían de sustento para el poder que tiene el estado de crear tributos, los mismo que deben responder a ciertos criterios como lo es la legalidad, por el cual todo principio debe estar recogido en una ley y la instancia encargada de crearlos es el poder legislativo. Este principio es el más básico del derecho tributario protegiendo el derecho de propiedad y restringiendo los derechos de recaudación de los impuestos (Huang-h, 2003)

El principio de igualdad también recogido en la Carta magna considera una igualdad horizontal por la cual el tributo debe recaer sobre todos sin distinciones y; una igualdad vertical considerando la capacidad contributiva por el cual quien más tiene más aporta, siendo equitativos en cuanto al ingreso que se tiene.

Un tributo se gesta considerando la manifestación de riqueza, el consumo y el patrimonio, en ese contexto, cuando se adquiere un vehículo se demuestra la capacidad contributiva, por ello se infiere que el propietario al contar con un presupuesto para comprar un vehículo nuevo, también tendrá dinero para poder contribuir con el estado, independientemente del uso que le da al vehículo, esto es si lo utiliza de forma particular o si lo adquiere para hacer servicio público y tener una fuente de ingresos o si pretende alquilarlo generando renta, lo que conllevará al nacimiento de otro tributo.

El impuesto vehicular que se propone no compromete el impuesto vehicular regulado en la ley de tributación municipal, esto es el que grava la manifestación de riqueza por haber adquirido un vehículo nuevo, sino que el tributo tendría su sustento en el principio de que quien contamina tiene que pagar, el cual tiene como finalidad internalizar las externalidades ambientales de las actividades económicas, garantizando que los precios reflejen plenamente los costos de producción (Ambec & Ehlers, 2020) Este principio exige que los costos de la contaminación corran por cuenta de quienes la causan, incluidos los costos de prevención, control y limpieza de la contaminación accidental (Venkat, 2012), de esta forma se sustenta el hecho de querer establecer un nuevo tributo que grave la contaminación que se produce, sin considerar los vehículos nuevos con una antigüedad no mayor a 3 años, debido a que ellos estarían pagando el impuesto vehicular que recoge la normativa municipal, y si bien estableciéndoles un tributo adicional esto no sería

confiscatorio por cuanto en tasa no los perjudicaría, es más conveniente solo fijar uno, con la consideración que se está gravando patrimonio y no manifestación de riqueza en el entendido que un vehículo es un pasivo y no genera ingreso.

Existe una relación entre los principios de quien contamina paga y el de capacidad de pago. Siendo la protección y conservación del ambiente una preocupación mundial, es necesario examinar el rol que tiene el derecho tributario en el cuidado del ambiente (Boix, 2016; Lopez, 2022; Schiappacasse, 2020)

Contaminación ambiental

La contaminación constituye una amenaza para la salud humana, por ello, se debe evaluar los niveles de emisión a fin de identificar la calidad del aire y con ello reducir las emisiones peligrosas. China por su parte ha impulsado un ordenamiento jurídico para reducir el impacto ambiental generado por los vehículos. (Rodríguez, et al., 2023; Liu, et al., 2022) El crecimiento vehicular en el mundo genera grandes cantidades de emisiones de gases contaminantes que impactan en la salud de la población, lo cual repercute en problemas respiratorios y pulmonares (Muñoz, et al., 2021)

Los taxis, pero sobre todo los vehículos de uso personal son los que contribuyen significativamente a la contaminación ambiental en Shanghai (Chen & Xie, 2010) Esta es una realidad que se repite a nivel mundial, los vehículos afectan la calidad de aire debido a que concentran CO, NO₂ y TSP dentro de los estándares, pero con altas tasas de su emisión debido a la constante congestión del tráfico (Macedo & Ramos, 2020).

Si, por ejemplo, frente a las energías renovables se buscan mecanismos alternativos de financiamiento de subsidios, entonces frente a la contaminación vehicular, si se incorporan solo vehículos eléctricos, se espera que las emisiones puedan reducirse entre un 20% y 41%. (Böhringer, C, et al.; 2017; Wu., et al., 2023)

2. Material y método

Enfoque.

El enfoque utilizado fue mixto en el nivel propositivo. Los métodos mixtos son un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de estudio y comprenden la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión de forma integral para poder realizar deducciones producto de todos los datos recogidos. (Hernández, 2018, p.651).

Diseño.

No experimental: Los principios del diseño de investigación no experimental incluyen el muestreo, las entrevistas, el diseño de cuestionarios, el escalamiento de estímulos, los métodos de observación, el análisis de contenido y el metaanálisis (Freeny y Kuehl, 1994).

Sujetos de estudio.

La población estuvo constituida y se determina de acuerdo a los datos proporcionados por el personal que labora en el centro de gestión de cobranza tributaria de la municipalidad de Chiclayo, teniendo en cuenta a los usuarios de vehículos, obteniendo como información 6155 registrados en el 2017 y 5054 registrados en el 2018. En cuanto a la muestra, está conformada por 635 encuestados.

- a) Criterios de inclusión. Usuarios de vehículos que circulen en la ciudad de Chiclayo, conductores de vehículos nuevos
- b) Criterio de exclusión. Usuarios de vehículos con una antigüedad mayor a 10 años

Técnica e instrumento de recolección de datos.

La técnica que se empleó fue la encuesta, que según Novoa (2014), es la técnica más difundida para investigar, el contenido, el mensaje, las ideas contenidas en las comunicaciones de masas, ya sea de periódicos, revistas, discursos, propaganda, etc. Como instrumento se empleó el cuestionario que de acuerdo a Ñaupas (2014), consiste en formular un conjunto sistemático de preguntas escritas, en una cédula, que están relacionadas a hipótesis de trabajo y por ende a las variables e indicadores de investigación.

Técnica de procesamiento de datos.

Una vez que se obtuvo la información se ordenó, se sistematizó estadísticamente, se construyó tablas, se analizó e interpretó los datos y finalmente se establecieron las conclusiones partiendo de la interpretación de la información.

3. Resultados

Tabla N° 01

Legislación sobre tributos ambientales

Pregunta	¿Cree importante que se desarrolle legislación que cree tributos ambientales?	
	N°	%
Totalmente en desacuerdo	189	29.76%
En desacuerdo	11	1.73%
No opina	10	1.57%
De acuerdo	50	7.87%
Totalmente de acuerdo	375	59.06%
Total	635	100%

Nota: El 59.06% de la población encuestada señalo que está totalmente de acuerdo en que es importante que se desarrolle legislación que cree tributos ambientales, el 29.76% señalo que está totalmente en desacuerdo y el 7.87 está de acuerdo. De lo expuesto se infiere que la mayoría de los encuestados estaría de acuerdo con la creación de tributos en beneficio del medio ambiente.

Tabla N° 02

Necesidad de un eco tributo a nivel municipal

Pregunta	¿Es necesario desarrollar un eco tributo a nivel municipal?	
	Nº	%
<i>Totalmente en desacuerdo</i>	200	31.5%
<i>En desacuerdo</i>	11	1.73%
<i>No opina</i>	35	5.51%
<i>De acuerdo</i>	84	13.23%
<i>Totalmente de acuerdo</i>	305	48.03%
<i>Total</i>	635	100%

Nota: El 48.03% de la población encuestada señalo que está totalmente de acuerdo que es necesario desarrollar el eco tributo a nivel municipal, el 31.50% está totalmente en desacuerdo y el 13.23% está de acuerdo. De lo expuesto se infiere que la población estaría de acuerdo con un tributo ambiental de contexto municipal, en el entendido que se podría iniciar desde lo específico para llegar a lo general

Tabla N° 03

Incremento de la contaminación ambiental por acción vehicular

Pregunta	¿Se ha incrementado la contaminación ambiental por acción vehicular?	
	Nº	%
<i>Totalmente en desacuerdo</i>	213	33.54%
<i>En desacuerdo</i>	28	4.41%
<i>No opina</i>	15	2.36%
<i>De acuerdo</i>	71	11.18%
<i>Totalmente de acuerdo</i>	308	48.50%
<i>Total</i>	635	100%

Nota: El 48.50% de la población encuestada señalo que está totalmente de acuerdo que se han incrementado la contaminación ambiental por acción vehicular, el 33.54% está totalmente en desacuerdo y el 11.18% está de acuerdo. De lo expuesto se infiere que existe una aceptación en cuanto a las razones del aumento de la contaminación ambiental y la población lo relaciona con el uso excesivo de vehículos.

Tabla N° 04

Mitigación de la contaminación ambiental y su impacto en la calidad de vida

Pregunta	<i>¿Cree que la mitigación de la contaminación ambiental genera un impacto en la calidad de vida?</i>	
	N°	%
<i>Totalmente en desacuerdo</i>	97	15.28%
<i>En desacuerdo</i>	112	17.64%
<i>No opina</i>	13	2.05%
<i>De acuerdo</i>	26	4.09%
<i>Totalmente de acuerdo</i>	387	60.94%
<i>Total</i>	635	100%

Nota: El 60.94% de la población encuestada señalo que está totalmente de acuerdo que la mitigación de la contaminación ambiental genera un impacto en la calidad de vida, el 17.64% está en desacuerdo y el 15.28% está totalmente en desacuerdo. De lo expuesto se infiere que la población estaría de acuerdo en atacar las causas de la contaminación ambiental por cuanto estas repercuten en la calidad de vida de todos.

4. Discusión

De la aplicación de las encuestas se pudo verificar que:

En cuanto a si cree importante que se desarrolle legislación que cree tributos ambientales, tal como se puede visualizar en el recojo de información mediante encuesta aplicada de manera directa a los encuestados, en la tabla 1 se pudo apreciar que el 59.06% se mostraron de acuerdo, en que es importante que se desarrolle legislación que cree tributos ambientales, el 29.76% señalo que está totalmente en desacuerdo y el 7.87 está de acuerdo. De lo expuesto se infiere que la mayoría de los encuestados estaría de acuerdo con la creación de tributos en beneficio del medio ambiente. Esto concuerda con lo descrito por Schiappacasse (2020), quien advirtió sobre la necesidad de examinar el rol que tiene el derecho tributario en el cuidado del ambiente, lo que también puede corroborarse con la Ley general del ambiente, que en su artículo 36 describe que son instrumentos económicos aquellos que se sustentan en mecanismos que persiguen promover o desacelerar ciertos comportamientos con el objetivo que fomentar el cumplimiento de la política ambiental.

En cuanto a si es necesario desarrollar un eco tributo a nivel municipal, tal como se puede visualizar en el recojo de información mediante encuesta aplicada de manera directa a los encuestados, en la tabla 2 se pudo apreciar que el 48.03% se mostraron totalmente de acuerdo en que es necesario desarrollar el ecotributo a nivel municipal, el 31.50% está totalmente en desacuerdo y el 13.23% está de acuerdo. De lo expuesto se infiere que la población estaría de acuerdo con un tributo ambiental de contexto municipal, en el entendido que se podría iniciar desde lo específico para llegar a lo general. Esto concuerda con lo señalado por López (2022), quien hace referencia a que la conservación del ambiente resulta ser una preocupación mundial.

En cuanto a si se ha incrementado la contaminación ambiental por acción vehicular, tal como se puede visualizar en el recojo de información mediante encuesta aplicada de manera directa a los encuestados, en la tabla 3 se pudo apreciar que el 48.50% se mostraron totalmente de acuerdo que se han incrementado la contaminación ambiental por acción vehicular, el 33.54% está totalmente en desacuerdo y el 11.18% está de acuerdo. De lo expuesto se infiere que existe una aceptación en cuanto a las razones del aumento de la contaminación ambiental y la población lo relaciona con el uso excesivo de vehículos. Esto concuerda con lo señalado por Wum, et al. (2023) quien refirió que frente al problema que generan los vehículos, para poder hacerle frente a la contaminación, es necesario contar con vehículos eléctricos, debido a que se proyecta que las emisiones pueden reducirse.

En cuanto a si se cree que la mitigación de la contaminación ambiental genera un impacto en la calidad de vida, tal como se puede visualizar en el recojo de información mediante encuesta aplicada de manera directa a los encuestados, en la tabla 4 se pudo apreciar que el 60.94% se mostraron totalmente de acuerdo que la mitigación de la contaminación ambiental genera un impacto en la calidad de vida, el 17.64% está en desacuerdo y el 15.28% está totalmente en desacuerdo. De lo expuesto se infiere que la población estaría de acuerdo en atacar las causas de la contaminación ambiental por cuanto estas repercuten en la calidad de vida de todos. Esto concuerda con lo señalado por Pizarro (2016) quien en su investigación concluye que el nivel de información que existe sobre la tributación ambiental es regular, por lo que es necesario realizar charlas dirigidas a los sujetos pasivos a fin de que conozcan este nuevo tributo antes de querer implementarlo, debido a que, si se considera generar tributos ambientales, estos deben ser de conocimiento de la población.

5. Conclusiones

Mediante el marco teórico, así como por las encuestadas aplicadas a los entrevistados se ha podido determinar que resulta viable general un eco tributo que grave la contaminación ambiental que producen los vehículos con una antigüedad mayor a 3 años

El impuesto propuesto se sustenta en la facultad que tiene el legislativo para generar tributos, potestad recogida en la Constitución Política del Perú, asimismo la ley general del ambiente permite la creación de instrumentos económicos, de tal forma que el derecho ambiental se puede apoyar en el derecho tributario para poder gestar tributos de naturaleza extrafiscal

En el marco teórico, se ha definido y descrito las características de los principios constitucionales tributarios que sustentan el eco tributo, garantizando que gravar la contaminación ambiental de los vehículos mayores a 3 años estaría respetando los derechos de los contribuyentes y que la potestad ejercida se realizaría dentro de los límites establecidos en el artículo 74 de la Constitución Política del Perú.

El marco teórico también ha permitido analizar el impacto ambiental, describir cuales son las consecuencias de la contaminación que producen los vehículos. Asimismo, mediante la encuesta

aplicada también se logró establecer que el índice de contaminación ambiental debe ser atendido con instrumentos económicos que permitan integrar el derecho tributario y ambiental.

6. Referencias.

- Armas, L. (2016) *Tratamiento de los tributos ambientales en el Sistema Jurídico Latinoamericano y Peruano y el respeto de los principios preventivos y precautorios*. Universidad Autónoma del Perú. <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/3051558>
- Almada, L.; Casella, M.; Dionisio, L. y Malgioglio, J. (2017). *La reforma fiscal verde. El desafío de la República Argentina al momento de redefinir los roles de su sistema federal de gobierno. Vigésimosegundas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística*. Universidad Nacional de Rosario, Argentina. https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/almada_casella_y_otro_la_reforma_fiscal_verde_0.pdf
- Aristarkhova, M., y Zueva, M. (2022). *La esencia del impuesto como la categoría más importante del sistema tributario*. *Vestnik BIST (Instituto Bashkir de Tecnologías Sociales)*. <https://doi.org/10.47598/2078-9025-2022-1-54-7-15>
- Ambec, S., & Ehlers, L. (2020). *Polluter pays principle. Essential Concepts of Global Environmental Governance*. <https://doi.org/10.4324/9780367816681-78>.
- Bostajyan, V., y Movsisyan, K. (2022). *El papel del sistema tributario en la regulación estatal de la economía*. *alternativa*. <https://doi.org/10.55528/18292828-2022.3-142>
- Boix, R. (2016) *Impuestos ambientales: La aplicación coordinada de los principios de quien contamina paga y de capacidad de pago*. *Revista chilena de derecho.*, 43., 1005 – 1030. 10.4067/s0718-34372016000300010
- Böhringer, C; Landis, F; Reaños, M. (2017) *Impactos económicos de la promoción de energías renovables en Alemania*. *Energy Journal.*, 38, 189 – 209. 10.5547/01956574.38.SI1.cb0h
- Chen, Z., & Xie, W. (2010). *Relations between traffic vehicles and environmental pollution*. 2010 Second IITA International Conference on Geoscience and Remote Sensing, 1, 388-390. <https://doi.org/10.1109/IITA-GRS.2010.5603089>.
- Cifuentes, L. (2018). *Los impuestos verdes chilenos: a los vehículos nuevos y las grandes calderas*. Pontificia Universidad Católica de Chile – Chile. <https://claseejecutiva.emol.com/articulos/luis-cifuentes/los-impuestos-verdes-chilenos-a-los-vehiculos-nuevos-y-las-grandes-calderas/>
- Cui Y; Tian, Y; Hao, L; Ge, S; Shen, Y; Ge, Y; Lian, A; Xue, Y (2022) *Gasolina de beijing vehículo aire polución nivel de emisión basado en el monitoreo de la teledetección vial y la iluminación para la revisión estándar*. *Huanjing Kexue Xuebao/Acta Scientiae Circumstantiae* 42, 8, 101 – 108., 10.13671/j.hjkxxb.2022.0087
- Fan, X., Li, X., & Yin, J. (2019). *Impact of environmental tax on green development: A nonlinear dynamical system analysis*. *PLoS ONE*, 14. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0221264>
- Freeny, A., y Kuehl, R. (1994). *Principios estadísticos para el diseño y análisis de la investigación*. *The American Statistician*, 48, 349. <https://doi.org/10.2307/2684851>
- Hernández, R (2018) *Metodología de la Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Editorial Mexicana. <https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>
- Hu, Q; Wu, X; Bian, L (2022) *Modelo de diagnóstico integral del impacto ambiental causado por la autopista vehículo emisión*. *Monitoreo y Evaluación Ambiental*, 194, 10, 10.1007/s10661-022-10471-4
- Huang-h, Z. (2003). *Taxation Legalism and the Improvement of Taxation Legislation in China*. *Journal of Zhengzhou Institute of Aeronautical Industry Management*.
- López, A. (2022). *Alcance de la tributación como herramienta de la Política Ambiental de la Unión Europea: “Los impuestos ambientales y su eficacia como instrumento de protección”*. *Revisión*

- humana. *International Revista Internacional de Humanidades.*, 11., 10.37467/revhuman.v11.4105
- Liu, S; Li, H; Kun, W; Zhang, Z; Wu, H., (2022)., ¿Cómo afectan los factores que influyen en el transporte a los contaminantes atmosféricos de los vehículos en China? Evidencia del efecto umbral., *Sostenibilidad (Suiza)* 14, 15. 10.3390/su14159402
- Man-sheng, W. (2011). On the connotation and necessity of constitutional control of taxation power. *Journal of Anhui University of Science and Technology*.
- Macêdo, M., & Ramos, A. (2020). Vehicle atmospheric pollution evaluation using AERMOD model at avenue in a Brazilian capital city. *Air Quality, Atmosphere & Health*, 13, 309-320. <https://doi.org/10.1007/s11869-020-00792-z>.
- Mejia, A (2022) El ecotributo municipal que grave la contaminación ambiental por arrojar residuos sólidos-Chiclayo, Universidad Señor de Sipán, https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USSS_81b074a8d635f4864e1dd251c98843ed
- Muñoz, S; Salcedo, J & SotoMayor, S (2021) Contaminación ambiental producida por el tránsito vehicular y sus efectos en la salud humana: revisión de literatura. *Inventum*, Vol. 16, No. 30, pp. 20-30. doi: 10.26620/uniminuto. inventum.16.30.2021.20-30
- Ñaupas et al. (2013). Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis (5ta ed.). Ediciones de la U. <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2020/01/Metodologia-de-la-inv-cuanti-y-cuali-Humberto-Naupas-Paitan.pdf>
- Palmett Plata, O. (2016). Externalidades ambientales ocasionadas por la urbanización en la ciudad de Medellín. *Procesos Urbanos*. (3). 38-54). Recuperado de <https://revistas.cecacar.edu.co/procesos-urbanos/article/download/266/248/>
- Pizarro, P. (2016) La tributación ambiental, un instrumento para reducir la contaminación generada por las empresas mineras en el Perú. *Alma Mater* Vol. 3. Universidad Mayor de San Marcos. Lima-Perú. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/alma/article/view/12612>
- Pizarro Vidal, P. (2016). La tributación ambiental, un instrumento para reducir la contaminación generada por las empresas mineras en el Perú. *Alma Mater*. Vol. 3 (4).37-46. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/364445873/12612-44025-1-PB>
- Riccardi, L. (2018). Introducción a la tributación., 1-5. https://doi.org/10.1007/978-981-10-8561-1_1
- Rodríguez, M; Gómez – Cardenas, O; Magdalena, E. Supervisión Vehículo Polución y consumo de combustible basado en el sistema de cámara AI y el modelo de estimación de emisiones de gas. *Sensores* 23, 1. 10.3390/s23010312
- Schiappacasse, M. (2020) Protección ambiental y derecho tributario: una revisión de la Ley 21.210. *Revista de Derecho ambiental.*, 14., 127 – 153. 10.5354/0719-4633.2020.53978
- Shao, H; Tu, B; Pan, H (2022) Efectos de conservación de energía y reducción de emisiones del impuesto al combustible y evaluación de impactos económicos basados en el modelo Beijing 3E-CGE. *Letters in Spatial and Resource Sciences* 15, 3, 377 - 399, 10.1007/s12076-021-00294-1
- Venkat, A. (2012). 'Polluter Pays' Principle: A Policy Principle. <https://doi.org/10.2139/SSRN.2458284>.
- Viton, G (2021) Propuesta de creación de un ecotributo para reducir el efecto de la contaminación ambiental y procurar un ambiente sano, Universidad Santo Toribio de Mogrovejo, <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/4087?locale=es>
- Wum T; Cui, Y; Lian, A; Tian, T, Li, R; Liu, X; Yan, J; Xue, Y. (2023). Vehículo emisiones de contaminantes atmosféricos primarios de 2009 a 2019 y proyección para el período del 14. ° Plan Quinquenal en Beijing, China., *Journal of Environmental Sciences (China)*., 124, 513 – 521., 10.1016/j.jes.2021.11.038.
- Zhao, J., Xi, X., Na, Q., Wang, S., Kadry, S., & Kumar, P. (2021). The technological innovation of hybrid and plug-in electric vehicles for environment carbon pollution control. *Environmental Impact Assessment Review*, 86, 106506. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2020.106506>.