

**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA**

**ESCUELA DE POSTGRADO**

**DOCTORADO EN DERECHO**



**TESIS**

**“IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL  
SECTOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURÍDICA AMBIENTAL,  
AREQUIPA 2019-2020”**

**Presentada por:**

**Mg. Gladys Elizabeth Retamoso Maquera**

**ORCID: 0000-0002-9198-7554**

**Asesora:**

**Dra. Delia Yolanda Mamani Huanca**

**ORCID: 0000-0002-0147-2275**

**Para Obtener el Grado Académico de:**

**DOCTOR EN DERECHO**

**TACNA – PERU**

**2022**



**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA**

**ESCUELA DE POSTGRADO**

**DOCTORADO EN DERECHO**

**Tesis**

**“IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL  
SECTOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURIDICA  
AMBIENTAL, AREQUIPA 2019-2020”**

**Presentada por:**

**Mg. Gladys Elizabeth Retamoso Maquera**

**Tesis sustentada y aprobada el 21 de diciembre de 2022 ante el siguiente jurado  
examinador:**

**PRESIDENTE: Dr. Edgar Gonzalo Parihuana Travezaño**

**SECRETARIA: Dra. Ana Lucia Heredia Muñoz**

**VOCAL: Dr. Gastón Jorge Quevedo Pereyra**

**ASESORA: Dra. Delia Yolanda Mamani Huanca**

## DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD

Yo Gladys Elizabeth Retamoso Maquera en calidad de estudiante de Doctorado en Derecho de la Escuela de Postgrado de la Universidad Privada de Tacna, identificado (a) con DNI 43969056

Soy autora de la tesis titulada:

“IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL SETOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURIDICA AMBIENTAL, AREQUIPA 2019-2020”

### DECLARO BAJO JURAMENTO

Ser el único autor del texto entregado para obtener el grado académico de **doctora**, y que tal texto no ha sido entregado ni total ni parcialmente para obtención de un grado académico en ninguna otra universidad o instituto, ni ha sido publicado anteriormente para cualquier otro fin.

Así mismo, declaro no haber transgredido ninguna otra universidad o instituto, ni ha sido publicado anteriormente para cualquier otro fin.

Declaro, que después de la revisión de la tesis con el software Turnitin se declara 23% de similitud, además que el archivo entregado en formato PDF corresponde exactamente al texto digital que presento junto al mismo.

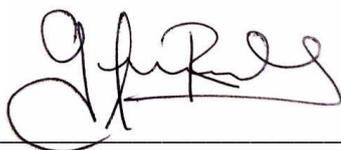
Por último, declaro que para la recopilación de datos se ha solicitado la autorización respectiva a la empresa u organización, evidenciándose que la información presentada es real y soy conocedor (a) de las sanciones penales en caso de infringir las leyes del plagio y de falsa declaración, y que firmo la presente con pleno uso de mis facultades y asumiendo todas las responsabilidades de ella derivada.

Por lo expuesto, mediante la presente asumo frente a LA UNIVERSIDAD cualquier responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido de la tesis, así como por los derechos sobre la obra o invención presentada, En consecuencia, me hago responsable frente a LA UNIVERSIDAD y a terceros, de cualquier daño que pudiera ocasionar, por el incumplimiento de lo declarado o que pudiera encontrar como causa del trabajo presentado, asumiendo todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse de ello en favor de terceros con motivo de acciones, reclamaciones o conflictos

derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontrasen causa en el contenido de la tesis, libro o invento.

De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo de investigación haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Privada de Tacna.

Lugar y fecha: Tacna, 21 de diciembre de 2022



Gladys Elizabeth Retamoso Maquera

DNI: 43969056

**DEDICATORIA**

*Con mucho cariño a mis padres,  
a mi querida hermanita  
a mi sobrinito.*

## **AGRADECIMIENTOS**

*A Dios, a la Virgen de Copacabana,  
quienes me cuidan en todo momento  
y a quienes encomiendo mis pasos.*

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>CARATULA DE LA TESIS .....</b>	<b>i</b>
<b>PÁGINA DEL JURADO .....</b>	<b>ii</b>
<b>PÁGINA DE DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD .....</b>	<b>iv</b>
<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>vii</b>
<b>AGRADECIMIENTOS .....</b>	<b>viii</b>
<b>ÍNDICE DE CONTENIDOS .....</b>	<b>viii</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS .....</b>	<b>xii</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS .....</b>	<b>xiii</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>xiv</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xv</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>16</b>

### CAPITULO I

#### EL PROBLEMA

<b>1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>19</b>
<b>1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....</b>	<b>26</b>
<b>1.2.1. Interrogante principal .....</b>	<b>28</b>
<b>1.2.2. Interrogantes secundarias .....</b>	<b>28</b>
<b>1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>27</b>
<b>1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>28</b>
<b>1.4.1. Objetivo general .....</b>	<b>28</b>
<b>1.4.2. Objetivo específicos .....</b>	<b>28</b>

### CAPITULO II

#### MARCO DE REFERENCIA

<b>2.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO SIMILARES.....</b>	<b>29</b>
<b>ANTECEDENTES INTERNACIONALES .....</b>	<b>29</b>
<b>ANTECEDENTES NACIONALES .....</b>	<b>31</b>
<b>2.2. BASES TEÓRICAS .....</b>	<b>33</b>
<b>2.2.1. Concepción epistemológica de la tributación ambiental .....</b>	<b>33</b>
<b>2.2.1.1. Conceptualización metodológica de tributación ambiental... 37</b>	
<b>2.2.2. Fundamentos de la tributación ambiental: impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte .....</b>	<b>40</b>
<b>2.2.3. Principios fundamentales de la protección ambiental .....</b>	<b>50</b>
<b>2.2.3.1. Quien contamina paga: .....</b>	<b>50</b>
<b>2.2.4. La tributación ambiental en el Derecho Comparado .....</b>	<b>56</b>
<b>2.2.4.1. Aplicación de la tributación ambiental en el Derecho Comparado .....</b>	<b>57</b>
<b>2.2.5. Los tributos ambientales .....</b>	<b>60</b>
<b>2.2.6. El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas.....</b>	<b>63</b>
<b>2.2.6.1. El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas.....</b>	<b>63</b>
<b>2.3. CONCEPTOS BASICOS.....</b>	<b>64</b>

### **CAPITULO III**

#### **MARCO METODOLÓGICO**

<b>3.1. HIPOTESIS .....</b>	<b>69</b>
<b>3.1.1. Hipótesis general .....</b>	<b>69</b>
<b>3.1.2. Hipótesis específicas.....</b>	<b>69</b>
<b>3.2. OPERACIONALIZACION DE VARIABLES.....</b>	<b>70</b>
<b>3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>71</b>

<b>3.4. NIVEL DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>72</b>
<b>3.5. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>72</b>
<b>3.6. ÁMBITO Y TIEMPO SOCIAL DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>72</b>
<b>3.7. POBLACIÓN Y MUESTRA .....</b>	<b>72</b>
<b>3.7.1. Unidad de estudio .....</b>	<b>72</b>
<b>3.7.2. Población.....</b>	<b>73</b>
<b>3.8. PROCEDIMIENTO, TECNICAS E INSTRUMENTOS .....</b>	<b>74</b>
<b>3.8.1. Procedimiento.....</b>	<b>74</b>
<b>3.8.2. Técnicas.....</b>	<b>75</b>
<b>3.8.3. Instrumentos.....</b>	<b>76</b>
<b>CAPITULO IV</b>	
<b>RESULTADOS</b>	
<b>4.1. DESCRIPCION DEL TRABAJO DE CAMPO .....</b>	<b>77</b>
<b>4.2. DISEÑO DE LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS .....</b>	<b>77</b>
<b>4.3. RESULTADOS.....</b>	<b>78</b>
<b>4.4. COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS.....</b>	<b>122</b>
<b>4.5. DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....</b>	<b>123</b>
<b>CAPÍTULO V</b>	
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	
<b>5.1. CONCLUSIONES .....</b>	<b>129</b>
<b>5.2. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>132</b>
<b>PROPUESTA LEGISLATIVA.....</b>	<b>134</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRAFÍAS .....</b>	<b>139</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>147</b>

<b>ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA.....</b>	<b>148</b>
<b>ANEXO 2: INSTRUMENTOS.....</b>	<b>151</b>

**ÍNDICE DE TABLAS**

<b>Tabla 1</b> .....	78
<b>Tabla 3</b> .....	80
<b>Tabla 4</b> .....	82
<b>Tabla 5</b> .....	84
<b>Tabla 6</b> .....	86
<b>Tabla 7</b> .....	88
<b>Tabla 8</b> .....	90
<b>Tabla 9</b> .....	92
<b>Tabla 10</b> .....	94
<b>Tabla 11</b> .....	96
<b>Tabla 12</b> .....	98
<b>Tabla 13</b> .....	100
<b>Tabla 14</b> .....	102
<b>Tabla 15</b> .....	104
<b>Tabla 16</b> .....	106
<b>Tabla 17</b> .....	108
<b>Tabla 18</b> .....	110
<b>Tabla 19</b> .....	112
<b>Tabla 20</b> .....	114
<b>Tabla 21</b> .....	116
<b>Tabla 22</b> .....	118

**ÍNDICE DE FIGURAS**

<b>Figura 1</b> .....	78
<b>Figura 2</b> .....	80
<b>Figura 3</b> .....	82
<b>Figura 4</b> .....	84
<b>Figura 5</b> .....	86
<b>Figura 6</b> .....	88
<b>Figura 7</b> .....	90
<b>Figura 8</b> .....	92
<b>Figura 9</b> .....	94
<b>Figura 10</b> .....	96
<b>Figura 11</b> .....	98
<b>Figura 12</b> .....	100
<b>Figura 13</b> .....	102
<b>Figura 14</b> .....	104
<b>Figura 15</b> .....	106
<b>Figura 16</b> .....	108
<b>Figura 17</b> .....	110
<b>Figura 18</b> .....	112
<b>Figura 19</b> .....	114
<b>Figura 20</b> .....	116
<b>Figura 21</b> .....	118
<b>Figura 22</b> .....	120

## RESUMEN

La presente investigación titulada: “IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL SECTOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURÍDICA AMBIENTAL, AREQUIPA 2019-2020” está orientada a analizar la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte y la protección Jurídica Ambiental, Arequipa 2019-2020. La hipótesis general que se formulo es la siguiente: Es probable que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permita la protección Jurídica Ambiental en Arequipa La presente investigación se concibe bajo la tipología básica, no experimental y cualitativa, es de diseño no experimental y longitudinal, y de nivel descriptivo-explicativo. Para la recolección de datos, se aplicaron como técnicas: la Encuesta y el Análisis Documental, y como instrumentos: el Cuestionario y la Guía de análisis documental. La muestra estuvo constituida por un total de 32 abogados especialistas en Derecho Ambiental y/o tributario inscritos en el Colegio Profesional de Abogados de Arequipa , siendo que los resultados obtenidos de las tablas y figuras del 1 al 22, así como del análisis de estadísticas referente a los cuestionarios descritos por los expertos determino que un 78% de los encuestados indicaron que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte resulta constitucional diseñar un impuesto que grave las emisiones contaminantes del sector Transporte en aras de una protección Jurídica Ambiental en Arequipa. De esta forma se concluyó que, la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte si permiten brindar una protección Jurídica Ambiental en Arequipa pues, tal y como fue desarrollado a lo largo del presente trabajo, se observó que actualmente no exige una protección jurídica ambiental efectiva debido a la incongruencia e ineficiencia proveniente de la Ley General del Ambiente.

### **Palabras Clave:**

Impuesto, Contaminación, Tutela, Tributación, Ambiental, Derecho, Transporte.

## ABSTRACT

The present investigation entitled: "TAX THAT TAXES POLLUTANT EMISSIONS FROM THE TRANSPORTATION SECTOR FOR ENVIRONMENTAL LEGAL PROTECTION, AREQUIPA 2019-2020" is aimed at analyzing the implementation of a tax that taxes polluting emissions from the Transportation sector and Environmental Legal Protection, Arequipa 2019-2020. The general hypothesis that was formulated is the following: It is probable that the implementation of a tax that burdens the polluting emissions of the Transport sector allows the Legal Environmental protection in Arequipa. The present investigation is conceived under the basic, non-experimental and qualitative typology, it is of non-experimental and longitudinal design, and descriptive-explanatory level. For data collection, the following techniques were applied: the Survey and the Documentary Analysis, and as instruments: the Questionnaire and the Documentary Analysis Guide. The sample consisted of a total of 32 lawyers specialized in Environmental and/or Tax Law registered in the Arequipa Professional Bar Association, and the results obtained from tables and figures from 1 to 22, as well as from the analysis of statistics regarding To the questionnaires described by the experts, it was determined that 78% of those surveyed indicated that the implementation of a tax that taxes polluting emissions from the Transportation sector is constitutional to design a tax that taxes polluting emissions from the Transportation sector for the sake of Environmental Legal protection. in Arequipa. In this way, it was concluded that the implementation of a tax that taxes polluting emissions from the transport sector does allow the provision of Environmental Legal protection in Arequipa because, as it was developed throughout the present work, it was observed that currently it does not require a effective environmental legal protection due to the inconsistency and inefficiency arising from the General Environmental Law.

### **Keywords:**

Tax, Pollution, Guardianship, Taxation, Environmental, Law, Transportation.

## INTRODUCCIÓN

La contaminación ambiental, a día de hoy, se caracteriza en demasía por constituir una amenaza latente para el bienestar de todo ser vivo que forma parte del Ecosistema Terrestre, siguiendo tal premisa, en las últimas décadas, la fluctuación climática ha evidenciado una prominente preocupación internacional derivada de las causas que se encuentran relacionadas al calentamiento global, debido a que el accionar humano ha generado un uso desmedido de combustibles nocivos para el ecosistema; así, para contrarrestar los factores que contribuyen a la permanencia de los agentes contaminantes a lo largo y ancho del planeta Tierra, los Estados han impulsado distintas medidas encaminadas a direccionar y/o corregir el uso desmedido de materias que generen efectos de carácter negativo en el medio ambiente.

La realidad nacional no es ajena al contexto situacional en el cual se desarrolla progresivamente la contaminación ambiental, toda vez que las emisiones de carbono en el Perú, han aumentado en más del 50% según cifras oficiales del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) (2014).

Todo ser humano tiene derecho a realizar una vida en condiciones que no menoscaben su salud física y mental, por lo tanto, un problema como lo es la contaminación, urge ser tratado de forma prioritaria y eficiente, en aras de salvaguardar la integridad colectiva humana y el ambiente en donde habita, de esta forma, es que se gesta el derecho a gozar de un medio ambiente sano.

Entre las medidas que han adoptado los Estados, se encuentra la denominada “tributación ambiental”, misma que se encuentra definida sucintamente como un instrumento destinado a la reducción de la contaminación a través del método de la desincentivación, la cual, en atención a la metodología que aplica, busca generar un efecto contrario a la estimulación en el uso de determinadas sustancias que propagan un impacto negativo en el medio ambiente.

En territorio nacional, el sector Transporte logra un impacto directo en el medio ambiente, puesto que, por la naturalidad de las actividades desarrolladas por este, resulta inevitable que el uso de cualquier vehículo posibilite la propagación de gases contaminantes como el dióxido y monóxido carbono, por tanto, resultaría idóneo que el Estado haga uso de la tributación ambiental como un instrumento circunscrito a la imposición de cargos de naturaleza pecuniaria por el uso de combustibles generadores de gases contaminantes.

Concretamente en el Perú, el Estado no ha implementado, a día de hoy, un impuesto ambiental encargado de gravar las emisiones contaminantes producidas por el sector Transporte, por ello, nuestra investigación se encuentra encaminada a Determinar la manera en que la implementación de un Impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa, así como alcanzar los siguientes objetivos específicos planteados: a) Determinar la forma en que las implementaciones de los impuestos ecológicos reducirían las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en Arequipa. , b) Determinar cuáles serían los elementos que integrarían el impuesto a implementar, mismo que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa, c) Determinar cuáles serían los fundamentos jurídicos que serían base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte para la protección jurídica tributaria ambiental.

Así mismo, en razón de la problemática, es que nace el presente trabajo de investigación titulado “IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL SECTOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURÍDICA AMBIENTAL, AREQUIPA 2019-2020”; el cual consta de cuatro capítulos, que se distribuyen de la siguiente manera.

CAPITULO I, Planteamiento de la Investigación, en este capítulo se abordarán el problema, la formulación del problema, la justificación del estudio y los objetivos de la investigación.

CAPITULO II, Marco de Referencia, se consignan los antecedentes del Estudio similares, las bases teóricas y los conceptos básicos.

CAPITULO III, Marco Metodológico, se establecen el tipo de estudio y diseño de investigación, las técnicas de trabajo de campo, los instrumentos de levantamiento de información, población y muestra.

CAPITULO IV, Resultados, este capítulo comprende la descripción del trabajo de campo, los resultados del trabajo de campo y la presentación de los resultados.

CAPITULO V, Conclusiones y recomendaciones, este capítulo comprende las cuatro conclusiones obtenidas a través del desarrollo del trabajo, así como las recomendaciones que se extraen de la formulación de conclusiones.

## **CAPITULO I**

### **EL PROBLEMA**

#### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La tributación ambiental constituye un instrumento fiscal en proceso expansión en todo el globo terráqueo. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, bajo sus siglas, “OCDE”, ha publicado variados informes donde se ha puesto en evidencia cómo el número total de impuestos ambientales ha incrementado desde mediados de la década de los años 80, hasta un aproximado de trescientas setenta y cinco formas de impuestos y unas doscientas cincuenta tasas ambientales exclusivamente en los países que forman parte de su organización.

La Doctrina más purista conceptualiza tradicionalmente al tributo como una prestación pecuniaria conducente al abastecimiento de los gastos públicos, de modo que el Estado pueda cumplir a cabalidad aquellos fines encomendados que requieren el intercambio de valores pecuniarios; sin embargo, la actual Doctrina define al tributo bajo un concepto más complejo, en donde se configura, bajo la óptica jurídica, como una institución jurídico-constitucional que contribuye a la realización de las directrices que son gestadas en el seno de la Carta Magna, donde puede cumplir una función fiscal y/o extrafiscal reflejada dentro de su propia estructura jurídica, por el cual se pone a manifiesto que el tributo no solo tiene una función meramente recaudadora para las arcas públicas, sino que puede usarse como un instrumento jurídico para el encauzamiento de otros fines constitucionales, como es la protección del medio ambiente reconocido en nuestra Constitución Política del Perú como un derecho fundamental.

Así, resulta ineluctable que, la conceptualización que define al tributo ambiental como un instrumento destinado a la reducción de la contaminación, se haya visto perjudicada por la cosmovisión que sostiene la Doctrina más

purista o clásica, pues ello genera que el impuesto ambiental sea considerado de forma paralepípeda como una herramienta meramente recaudatoria que implicaría una mayor carga tributaria en detrimento de los administrados.

A nivel internacional, la tributación aplicada en el marco ambiental se ha visto impulsada por diversos países que conforman la Comunidad Europea, y varios países de Latinoamérica ya implementan la tributación ambiental dentro de sus respectivos ordenamientos jurídicos, como es el caso de México, Chile y Colombia. Dicha tributación viene desarrollándose como una disciplina que expone la relación entre los tributos y un sector tan importante pero que a la vez pasa desapercibido, como el ambiente. Aunado a ello debemos de añadir que la finalidad es utilizar dicho tributo como un mecanismo factible de disuasión y de orientación para conducir determinadas conductas que puedan tener empresas y personas respecto al consumo de productos y operaciones que resulten contaminantes para el ambiente. En el caso peruano, nuestro Estado cuenta con escasa referencia de carácter bibliográfico sobre el tema y más aún en medios de comunicación masiva como lo son el internet, la radio, televisión, las revistas, los periódicos, entre otros.; tampoco se difunde la importancia de la tributación ambiental. No obstante, la tributación ambiental en países como Alemania, Finlandia, España, Suecia, Colombia, Chile, México y Ecuador, se ha encontrado vigente durante más de diez años y en la legislación tributaria peruana aún no existe fundamento legal para su aplicación y tampoco se habla de la imposición de tributos que tengan finalidad extra fiscal.

El desarrollo de la tributación ambiental en gran parte se encuentra constituido a partir de un principio básico como el “Contaminador – pagador”, dicho principio se encuentra relacionado al principio de responsabilidad ambiental e internalización de costos, encontrándose integrados en la legislación ambiental peruana. De esta forma por medio del principio rector de “Contaminador – pagador” se plantea que el agente que haya contaminado asuma los costos que

devienen de la degradación y contaminación ambiental dentro de nuestro territorio.

La Constitución Política del Perú, reconoce a la persona como el fin supremo de la sociedad y del Estado, privilegiando su derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida (art. 2, inciso 22). Ley Marco del Sistema de Gestión Ambiental y su Reglamento, D.S. N° 008-2005-PCM, que consigna la base de la conformación del sistema, por imposición, para guiar la gestión de la calidad ambiental, el aprovechamiento sostenible y con ello el máximo bienestar de la población; sin embargo, ha pasado bastantes años que no la toman en cuenta como debe ser.

Por otro lado, el ordenamiento legal para la gestión ambiental en Perú es la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, contiene los principios y normas básicas para garantizar el efectivo ejercicio del derecho a un ambiente saludable, equilibrado y correcto para el pleno desarrollo de la vida; dispone, que no se cumplen algunos principios como: el de sostenible y de responsabilidad ambiental.

Además, no se cumple el artículo 4° de la Ley General del Ambiente establece que:

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

Por lo que resulta claro que, en Perú no estaría existiendo una relación efectiva entre la tributación y su filiación con el ambiente. Al respecto, debemos señalar que la finalidad que tiene la creación de un tributo no resulta únicamente la recaudación de montos de carácter económico, sino que el tributo puede tener

una finalidad distinta, como la extrafiscal, siempre que dicho tributo se enmarque dentro de los fines y objetivos que establece nuestra constitución. En dicho sentido, el maestro Landa (2013) señala que: *“los tributos no integran un mandato de carácter constitucional que los reserve de forma exclusiva para que puedan cumplir la función de servir de financiamiento en servicios públicos o el aparato del Estado”*. (p. 176).

En conformidad con distintos pronunciamientos del TC (Tribunal Constitucional), resulta ineluctable el hecho de que el legislador posea la facultad de argumentar la finalidad extra fiscal que formaría parte de un tributo en concreto para la creación del mismo, con la finalidad de desalentar determinadas conductas que producen un cierto grado de nocividad para la población en común, como podría ser la contaminación ambiental producida por el desarrollo de las actividades humanas. Igualmente, como bien señalamos anteriormente, el derecho a gozar de un ambiente sano y equilibrado es un derecho fundamental que se enmarca dentro del programa constitucional (Bravo, 2015).

Como es de conocimiento teóricamente público, en territorio nacional se desarrollan actividades que forman parte de los sectores primario, secundario y terciario que contribuyen al crecimiento del PBI (Producto Bruto Interno) en el Perú, no obstante-sin perjuicio de la finalidad propia que dirige la materialización de la propia acción humana-, gracias a la ausencia de un estudio orondo y sesudo de los tipos de impacto que generarían tales actividades, estas no se desarrollarían tomando en cuenta la repercusión que causan en el medio ambiente, contexto que ha ocasionado progresivamente el deterioro paulatino de la calidad ambiental.

A nivel internacional, distintas entidades como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) han concluido que uno de los efectos ambientales más perjudiciales para el ecosistema Terrestre, es el denominado calentamiento global, toda vez que dicho fenómeno acarrea consecuencias físicas en el medio

ambiente, pues ocasiona alteraciones en el agua, aire y la biodiversidad biológica del planeta, situación que podría traducirse en el futuro, desde el ámbito económico, como una emergente afectación al PBI mundial de forma irreversible. Citando un caso sudamericano, de acuerdo a la BBC (2015), el fenómeno del calentamiento ha sido el principal artífice del descongelamiento del nevado de Pastoruri situado en la región de Ancash-Perú, así como la desaparición del lago Poopó en Bolivia.

En el año dos mil cinco, ingresa en vigencia y con mucha expectativa, la Ley N° 28611, **Ley General del Ambiente**, misma que se concebiría como la norma principal y rectora de la Gestión Ambiental en el Perú. Así, el citado dispositivo normativo consiguió dotar de relevancia a los instrumentos de gestión ambiental, como lo son: los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA), entre otros. Además, resulta pertinente precisar que la tributación ambiental como herramienta para contrarrestar la contaminación del medio ambiente, ha cobrado relevancia en los últimos años como política adherible en el marco de la contribución internacional. De acuerdo a Salassa (2016), los impuestos ambientales-pese a que son identificados por regla general bajo el principio “quien contamina paga”-, se mantienen en un estado de imprecisión conceptual, toda vez que carecen de límites justificables en el modelo económico y político global vigente. Es así como los límites de esta clase de impuestos se encuentran conectados con el medio ambiente, la ciudadanía, el mercado, y las políticas públicas. Los puntos mencionados, como señalan Burgui, Da Silva y Landim (2019), son problemas que corresponden a la ética ambiental, puesto que esta disciplina se encarga de estudiar la relación del ser humano con la naturaleza, desde variados enfoques, tales como: el antropocéntrico, ecocéntrico, y biocéntrico.

Aunado a ello, como producto de la actividad propia que despliega el sector transporte, el Perú se ha convertido en un país afectado por la contaminación que es ocasionada por la emisión de gases tóxicos, tales como el monóxido y

el dióxido de carbono, lo cual evidencia una progresiva repercusión en el medio ambiente, situación que se traduce como una de las formas de no preservación del ecosistema nacional. A continuación, se presenta la siguiente tabla sobre la emisión del monóxido de carbono.

### Emisión de monóxido de carbono (1985-2016)

AÑO	TOTAL (MILES DE TONELADAS)	PER CAPITA (KILOGRAMOS/HABITANTE)
1985	1060.0	54.3
1986	1044.6	52.3
1987	760.1	52.3
1988	733.2	49.9
1989	691.1	45.1
1990	684.1	44.5
1991	655.9	40.9
1992	642.6	39.9
1993	622.5	37.6
1994	616.7	37.7
1995	610.0	37.4
1996	617.2	38.2
1997	599.7	36.1
1998	599.6	35.9
1999	598.0	35.9
2000	587.2	34.3
2001	571.4	32.4
2002	579.3	32.0
2003	569.8	31.2
2004	601.5	30.7
2005	585.1	30.4
2006	660.4	30.2
2007	663.3	31.7
2008	668.7	32.0
2009	688.4	34.4
2010	704.6	32.3
2011	702.7	23.6
2012	696.0	23.1
2013	695.9	22.8
2014	705.6	22.9
2015	729.4	23.4
2016	745.6	23.7

Nota: Emisiones estimadas a partir del consumo de combustibles por sectores a nivel nacional (consumo final de energía comercial).

Fuente: Ministerio de Energía y Minas (MINEM). Dirección General de Eficiencia Energética.

### Emisión de dióxido de carbono, 2000-2017

AÑO	TOTAL (MILES DE TONELADAS)	PER CAPITA (KILOGRAMOS/HABITANTE)
2000	21 437,5	825,0
2001	20 044,9	761,3
2002	20 375,7	763,6
2003	19 807,8	732,3
2004	21 654,9	789,6
2005	20 928,3	752,5
2006	19 955,0	709,4
2007	21 730,6	763,7
2008	23 200,0	805,9
2009	24 797,9	851,2
2010	27 743,5	941,7
2011	30 106,6	1 010,4
2012	30 292,0	1 005,2
2013	32 487,2	1 066,0
2014	33 299,7	1 080,7
2015	35 377,3	1 135,6
2016	36 656,0	1 164,1
2017	37 706,3	1 184,8

Nota: En el cálculo de las emisiones por fuentes energéticas se excluyen las emisiones de biomasa, según las directrices del Panel Intergubernamental de Cambio Climático. Se actualizaron las matrices de consumo final históricas (2000-2017), debido a un cambio metodológico y a la consideración de los resultados del Balance Nacional de Energía Útil 2013. Fuente: Ministerio de Energía y Minas (MINEM) - Dirección General de Eficiencia Energética.

A continuación, se presenta la emisión de dióxido de carbono, según sector económico 2000-2017 (miles de toneladas).

### Emisión de dióxido de carbono, según sector económico 2000-2017 (miles de toneladas)

Sectores económicos	Total	Residencial y Comercial	Público	Transportes	Agropecuario	Pesca extractiva	Minería extractiva	Industria
2000	21 438	2 948	794	9 501	124	230	575	7 266
2001	20 045	3 154	767	8 666	112	240	557	6 549
2002	20 376	3 607	706	8 159	107	237	578	6 982
2003	19 808	2 913	680	8 422	112	291	606	6 784
2004	21 655	2 252	651	9 865	129	247	727	7 784
2005	20 928	2 025	751	9 262	117	226	735	7 812

2006	19 955	1 763	715	10 078	122	240	813	6 224
2007	21 731	1 817	671	10 474	116	225	836	7 592
2008	23 200	1 870	674	12 802	130	235	1000	6 489
2009	24 798	1 967	816	14 562	128	259	995	6 071
2010	27 743	1 995	827	17 210	138	351	1 134	6 088
2011	30 107	2 078	805	18 306	135	163	1 256	7 364
2012	30 292	2 250	890	19 265	134	207	1 243	6 303
2013	32 487	2 382	1 006	20 717	134	178	1 319	6 751
2014	33 300	2 465	1 002	21 311	131	209	1 272	6 910
2015	35 377	2 631	1 125	23 033	133	189	1 366	6 930
2016	36 656	2 785	896	24 747	135	206	1 521	6 366
2017	37 706	3 106	681	25 280	698	189	1 580	6 172

Nota: Emisiones estimadas a partir del consumo de combustibles por sectores a nivel nacional (consumo final de energía comercial). 1 / En el cálculo de las emisiones por fuentes energéticas se excluyen las emisiones de biomasa, según las directrices del Panel Intergubernamental de Cambio Climático. 2 / Se actualizaron las matrices de consumo final históricas (2000-2017), debido a un cambio metodológico y a la consideración de los resultados del Balance Nacional de Energía Útil 2.

## 1.2.FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

### 1.2.1. Interrogante principal

- ¿De qué manera la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa 2019-2020?

### 1.2.2. Interrogantes secundarias

- ¿Puede la implementación de los impuestos ecológicos reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en Arequipa 2019-2020?
- ¿Cuáles podrían ser los elementos que integrarían el impuesto a implementar, que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa 2019-2020?
- ¿Cuáles serían los fundamentos jurídicos que serían base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte para la protección jurídica tributaria ambiental?

### **1.3.JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **JUSTIFICACIÓN TEÓRICA**

El presente estudio se justifica en la profundización y el análisis de las variables de investigación en un contexto determinado, en este caso: la legislación tributaria nacional, por cuanto nuestros objetivos se concatenan en el marco de la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte y materializa la protección Jurídica del Medio Ambiente. Al respecto, la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) (2005) sostiene que un impuesto ambiental es aquel cuya base imponible se encuentra constituida por una unidad física, o una aproximación, la cual tiene una repercusión negativa específica y comprobada en el medio ambiente. Sin embargo, existen otras definiciones que toman en cuenta los objetivos de los impuestos, así como sus efectos, más que la base gravada. La finalidad del estudio es pertinente, en la medida que, con la solución propuesta, en un futuro próximo se cumpla con las exigencias constitucionales y los estándares internacionales relacionados con en el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

#### **JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA**

De acuerdo con los resultados de la investigación, se formularán soluciones concretas, las cuales se encontrarán relacionadas a la aplicación de tributos ambientales, con respecto a políticas tributarias del mismo carácter, normativa tributaria ambiental, impuestos ambientales, incentivos tributarios ambientales y la protección tributaria ambiental en el mundo.

#### **JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA**

Para optimizar los resultados propios del estudio realizado, se recurrirá al empleo de técnicas e instrumentos de investigación, con el objeto de extrapolar datos que nos permitan delimitar la idoneidad recaída en la creación de un impuesto ambiental aplicado al sector transporte por la emisión de gases contaminantes. Así los resultados de la investigación se apoyan con la utilización de métodos estadísticos.

## **1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.4.1. Objetivo general**

- Determinar la manera en que la implementación de un Impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa.

### **1.4.2. Objetivo específicos**

- Determinar la forma en que las implementaciones de los impuestos ecológicos reducirían las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Arequipa.
- Determinar cuáles serían los elementos que integrarían el impuesto a implementar, mismo que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa.
- Determinar cuáles serían los fundamentos jurídicos que serían base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte para la protección jurídica tributaria ambiental.

## **CAPITULO II**

### **MARCO DE REFERENCIA**

#### **2.1.ANTECEDENTES DEL ESTUDIO SIMILARES**

##### **ANTECEDENTES INTERNACIONALES**

Maldonado y Ochoa (2013), desarrollaron el estudio “Análisis a la tributación ambiental y sus incentivos fiscales para la protección del medio ambiente”. Universidad de Cuenca – Ecuador. El autor concluye que se observó que para las personas de la tercera edad no existe exoneración o rebaja alguna del impuesto a la contaminación vehicular, ya que en la Constitución Ecuatoriana menciona que las personas de la tercera edad tienen derecho a ser exoneradas de cualquier pago en materia tributaria. Mencionamos también que se exonera del impuesto a los vehículos como son buses, taxis, etc., que son los que más contaminan, por el contrario, quienes pagan el impuesto a la contaminación vehicular son los vehículos de uso particular. El impuesto verde solo aumenta el valor de la matrícula, pero no hace que los ciudadanos tomen conciencia en cuanto a la contaminación (p. 71).

Mora (2013) en su trabajo de investigación “La tributación medioambiental: reflexiones en torno a la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del Estado” (Tesis de maestría). Universidad Andina Simón Bolívar-Colombia. En su trabajo señala que el cuidado y protección ambiental en las últimas décadas ha ido tomando gran trascendencia, así las diferentes cumbres, conferencias y acuerdos han marcado un hito para que los diferentes países tomen conciencia del deterioro que provoca las

diferentes actividades contaminantes que se realizan diariamente. Las regulaciones que se formulan a través del derecho no buscan detener el crecimiento ni el desarrollo, sino más bien prohíbe las actividades que amenacen la existencia de un ecosistema a través de sanciones administrativas y penales; y, que se asuman los costos de contaminación en el tema de impuestos ambientales.

Como nuestra Constitución no establece explícitamente cuáles son los métodos específicos de protección ambiental que guiarán la protección del del Ecosistema, es el legislador quien podrá elegir entre los diferentes métodos de protección del medio ambiente y el ejecutivo quien determine las políticas públicas tributarias y ambientales que consigan alcanzar el objetivo ambiental. El determinar a un tributo como instrumento de protección ambiental tiene ciertas dificultades y desventajas que hacen necesario un análisis previo para considerar todas las implicaciones que pueden generarse, ya que una de las desventajas es que muchos de estos impuestos son indirectos con carácter de regresivos, los cuales si bien por una parte no velan por el principio de capacidad contributiva están ligados al principio contaminador – pagador (p. 97-99).

Beltrán y Ávila. (2013) en su trabajo de investigación titulado “Efectos de la tributación ambiental en la gestión del medio ambiente en Colombia”. Universidad de Medellín- Colombia. El autor concluye que La investigación permitió establecer que la capacidad contributiva, incide en el nivel de impacto ambiental en las empresas del sector textil. Se manifiesta a lo largo de la fase productiva y consumo de bienes y servicios. Su magnitud varía dependiendo de las condiciones particulares de cada empresa. Se concluye, que la aplicación de un impuesto medio ambiental, incide en los límites máximos permisibles y el grado de contaminación en las empresas del sector textil (p. 174).

Fernández (2016) elaboró el estudio “Impuestos verdes en mercados regulados. Aplicación de un impuesto a las emisiones en el sistema eléctrico chileno. Universidad de Chile”. El autor concluye que los dueños de las

unidades de generación termoeléctricas orientadas al mercado de potencia normalmente deberán pagar el impuesto a las emisiones, pero no asumir el costo que ello implica, ya que aquellos recursos les serán reembolsados por las empresas que efectúan retiros del sistema, y debido a que normalmente no efectúan retiros del sistema, no participarían tampoco en la distribución del pago asociado los costos que no son cubiertos por los costos marginales (p.187).

### **ANTECEDENTES NACIONALES**

Palomino (2015) en su trabajo de investigación titulado “La tributación como instrumento de desarrollo sostenible y protección medioambiental en el Perú: sector textil – 2013”. Universidad de San Martín de Porres-Lima. Señala que, en el Perú, la explotación de los recursos naturales se realiza de manera depredatoria que no permite un desarrollo sostenible dañando el aire, los suelos y el agua. Actualmente a éstas, se suman otras actividades como la industrialización y de servicios que no contribuyen al fisco para prevenir o reparar los daños generados.

El autor concluye que, de la investigación realizada y los datos obtenidos, se logra establecer que el tipo de obligación tributaria, incide en las regulaciones medio ambientales existentes en las empresas del sector textil, la investigación permitió establecer que la capacidad contributiva, incide en el nivel de impacto ambiental en las empresas del sector textil. Se manifiesta a lo largo de la fase productiva y consumo de bienes y servicios. Su magnitud varía dependiendo de las condiciones particulares de cada empresa, se concluye, que la aplicación de un impuesto medio ambiental, incide en los límites máximos permisibles y el grado de contaminación en las empresas del sector textil (p.174).

Armas (2016) realizó el trabajo “Tratamiento de los tributos ambientales en el sistema jurídico latinoamericano y peruano y el respeto de los principios preventivos y precautorios”. Universidad Autónoma de México-México. Así concluye que, en la actualidad en el Perú, no existe un respeto a razón de los principios preventivos, precautorios y de internalización de costo;

motivo de ello es que tenemos una deficiente fiscalización de la administración tributaria medio ambiental que perjudica a nuestra sociedad. Actualmente en nuestra sociedad tenemos una ineficiente técnica procedimental con respecto del cobro de los tributos ambientales a razón del aspecto recaudatorio, hechos impositivos y beneficio tributario. En la actualidad tenemos bastante experiencia latinoamericana, con respecto de la aplicación eficiente de la normatividad tributaria y el respeto de los principios ambientales, preventivo, precautorio e internalización de los costos (p. 83).

Jiménez (2016) en su trabajo de investigación titulado “Impuestos y gravámenes ambientales en el mercado único (especial consideración sobre el caso español”. (Tesis doctoral). Universidad de Jaén-España.

El autor concluye que la tributación ambiental debería constituir una parcela importante en todo Sistema Fiscal, complementando a la tributación sobre la renta y a la tributación sobre el consumo o circulación de bienes, tesis que se asienta en la Teoría del Doble Dividendo. Esto es: consistente con el planteamiento de organismos internacionales como la OCDE, y en la Unión Europea por la Comisión, quienes han señalado la necesidad de reducir la presión fiscal sobre las rentas del trabajo, lo que implicaría buscar otras fuentes de imposición de tal forma que el estado del bienestar no peligre, siendo la Fiscalidad ambiental una buena opción. Entre estas herramientas, en Europa se ha apostado claramente por los tributos ecológicos, y en este sentido, se han diseñado ya en numerosos países, una reforma en profundidad de sus Sistemas Tributarios para cumpliendo con el resto de los objetivos de la política fiscal, garantizar una protección del entorno natural. En España, han sido numerosas las Comunidades Autónomas que han introducido tributos ecológicos. Sin embargo y debido a la mayor importancia que van tomando estos tributos, se hace necesario una reflexión para analizar en profundidad el Sistema Fiscal, evitando introducir figuras aisladas que respondan a problemas ambientales concretos y apostando por

una reforma en profundidad en línea con las reformas tributarias que se han producido en algunos países de nuestra órbita económica (p. 443). .

Santos (2019) realizó el estudio “Estudio de los tributos ambientales en los países de la OCDE, con especial énfasis en la implementación en el Perú”. Universidad Tecnológica del Perú-Arequipa. EL autor concluye que en esta tesis se describió la necesidad de implementar tributos ambientales en el Perú como instrumento económico recomendado por la OCDE, siendo una alternativa de aumento de bienestar de la población por la influencia en el cuidado del medioambiente peruano, los criterios que deben tomarse en cuenta para implementar los tributos destinados al cuidado del medioambiente, en primera parte por política pública o de Estado al momento de considerar política extrafiscal con finalidad ambiental de esta manera se integra en el sistema tributario los problemas ambientales; y en segunda parte la disposición legal para la creación de tributos ambientales es necesario ejercer facultades para crear tributos e iniciar una propuesta de reformas, como bien se expone en la Constitución Política del Perú y la Ley General del Ambiente como dispositivos base que facilitarían la progresión de la implementación de dichos tributos. Se identificó que el tributo ambiental como instrumento económico jurídico influirá (p. 131).

## **2.2.BASES TEÓRICAS**

### **2.2.1. Concepción epistemológica de la tributación ambiental**

En un mundo en donde las particularidades culturales, científico-técnicas, económicas, y políticas, demandan de una alta y notable cognición de la existencia colindante, se hace imprescindible una cultura ambiental que produzca variados espacios de reflexión y acción. En ese entender, la cultura ambiental refleja una cosmovisión uniformadora de los vínculos que existen entre el ser humano, la naturaleza y la sociedad en general e integra un criterio teórico que expone extensas potencialidades para plantear soluciones o problemáticas medioambientales con una óptica inclusiva entre las

dimensiones, elementos y las distintas manifestaciones que en esta acaecen.

De acuerdo a Capra (1993), el mundo, tal como lo conocemos, se encuentra hilado por una serie de relaciones entre la especie humana y la naturaleza. Este proceso forma parte de la construcción neocivilizatoria, que está definida por la revisión de draconianos modos de pensamiento- y mediante nuevas prácticas- e implica nuevas explicaciones-paradigmas- tanto de los antiguos como de los inéditos problemas teórico-prácticos. Más aún, ante el inédito tema de la devastación ecosocial global, en el que las ciencias se ven en la obligación de entablar una adecuación de cara a este hecho y, por lo tanto, prosperar hacia una innovación paradigmática, de modo que se puedan entender las causas y consecuencias de aquélla. Esto exige una meditación crítica dentro del juicio científico en torno a las incógnitas que ha engendrado un problema nuevo, como es el de prever la eventual extinción o involución de la especie humana. Por esta razón, puede decirse que el dilema hoy en el mundo es: modelo depredador capitalista o evolución, como el *ethos* de la transición civilizatoria.

Las mutaciones transcivilizatorias son inimaginables sin la confección de una tesis socio ambiental, modificaciones en la forma de pensamiento y vida, así como de una novedosa conducta social y personalísima. Al respecto, Bauman (2010) señala que se plantea paralelamente la necesaria reforma de la sociedad y la economía, así como el espectro de la peripecia de una reciente cultura de rasgo ambiental, en la que predominen la moral, la ética y los valores universales

En esta dicotomía histórico-natural se exponen dos caminos: uno direccionando hacia una depredación progresiva, lo que demanda el sometimiento abstracto de la población, amparándose en recientes-

así como antiguos-formatos de explotación y opresión política de la ciudadanía; o en su lugar, modelos de vida optativos arraigados en una epistemología y racionalidad ambiental paralelas, que posibiliten enfrentar dicho conflicto desde el Sur teórico, examinando con rigor crítico las nociones filosófico-económicas del asentamiento y la conquista platónica, que patentizan no sólo un arraigado pasaje histórico, sino una existencia coetánea ostensible. El protagonismo que acogió en el plano temporal pretérito la Iglesia, con la finalidad de adquirir el sometimiento de las creencias, ahora lo ejercitan los medios de comunicación, los cuales han trivializado la ciencia como simple mercadotecnia, domesticando implícitamente a la población mundial.

Según desarrolla Rifkin (2010), no se trata únicamente de la independencia psíquica y material, sino también de guiar la ciencia característica hacia una certeza difundida, admitiendo la cognición cosmopolita, pero desde el punto de vista personalísimo; desde la cosmovisión de los pueblos injuriados por siglos y sus incisiones rasas. Es una lucha contra la esclavitud del conocimiento y su narrativa, que nos ha colocado en el nivel de parias del conocimiento, obedeciendo así a la epistemología del Norte.

Como en el caso de la biodiversidad, se necesita la multiplicidad del pensamiento para contrarrestar el desastre ambiental; por ende, rescatar y partir de lo local-global resulta imprescindible en la gestación de la nueva epistemología científica con perspectiva meta disciplinaria.

La edificación de la epistemología, científica o no, es una gracia de la psique humana; y es parte del vínculo incesante que existe entre la sociedad y la naturaleza, que a día de hoy adquiere la forma de una relación de negación continua. En compendio, la cognición humana también es una consecuencia de los coloquios ecuménicos.

Ante la crisis internacional conexas a la contaminación global, el nuevo conocimiento tiene como pilar la cuestión ambiental, comprendida en sentido extenso. Al margen de ello, debe encuadrarse la formación del entendimiento ambiental fusionando las variopintas dimensiones abordadas previamente, con la finalidad de direccionarnos con destino a la configuración de un plano mental personalísimo y un mapa de carácter social alternos. Así, esto importa aligerar las transmutaciones eco sociales.

Finalmente, conforme a Wilson (1980) se requiere un cambio en cuanto al modo de pensamiento, uniformador, así como la unión de las ciencias con la mentalidad del pueblo, mediante una epistemología y pedagogía ambientales; junto con la formación de redes de comunidades de aprendizaje socio ambiental. No obstante, la cognición y la ciencia ambiental son contradictorias, debido a que pueden constituirse como mecanismos del poder para subyugar, o bien la potestad de distribuir; es allí donde la epistemología de la tributación ambiental actúa y presupone la pluralidad del entendimiento, a distancia del postulado “pensamiento singular”.

Respecto a la cultura ambiental, en el proceso de formación debe de integrarse el desarrollo de hábitos y las habilidades que se traduzcan como concordantes entre los individuos y grupos sociales al participar de forma eficaz en los procesos económicos, sociales, políticos y culturales.

La definición de cultura ambiental debe ser conceptualizado por medio de sus dimensiones entre las que resaltan la dimensión económica, ética, educativa, tecnológica, etc.

De forma que resaltaremos la dimensión económica al ser aplicable para la incorporación de tributación ambiental, pues dentro de ella se encuentran los procesos productivos que se ejercen sobre la

naturaleza pues es esta la fuente de riqueza material, esto ha significado que la acción transformadora que incluye al hombre se encuentra en constante evolución pues el hombre también va desarrollando el sector económico en nuevas etapas.

La transformación económica vista desde una óptica lógica ha provocado un control sobre la naturaleza por la búsqueda de la abundancia material y la explotación de recursos naturales que amerita, de esta forma la ciencia y la tecnología han contribuido a dar solución a los problemas que enfrenta la humanidad al realizar acciones que puedan conllevar a la desaparición del planeta, pues se habla de la depredación por la aplicación del consumismo indiscriminado que en lugar de ser limitado resulta ascendiendo y aún se encuentra en nuestra contemporaneidad.

#### **2.2.1.1. Conceptualización metodológica de tributación ambiental**

Para que pueda analizarse los tributos ambientales aplicados dentro del sector metodológico y filosófico, resulta indispensable que pueda ser ejecutado como instrumentos de control, preservación y rescate en beneficio del medio ambiente.

Conforme a lo descrito por Figueroa (2005) el carácter interdisciplinario de la tributación ambiental integra a la figura jurídica del tributo como objetivo de estudio, de esta forma el tributo es definido como la institución jurídica que tiene como finalidad el poder contribuir a los diversos gastos que tenga el Estado de una nación en particular, respetando de esta forma la capacidad económica de los contribuyentes obligados. La recaudación de tributos es denominada como finalidad fiscal para que pueda ser diferenciado de la finalidad extra fiscal que pudiese ser añadido.

La aplicación del impuesto y la regulación que contenga objetivos disímiles a los estrictamente recaudatorios es tan longeva como el impuesto mismo, empero debemos precisar que no resulta posible el poder originar un tributo que se encuentra puramente recaudatorio y distante al agente no fiscal como también resulta posible encontrar tributos que sean únicamente extra fiscales.

En la realidad se identifica que existe una mezcla entre el fin recaudatorio y los fines extrafiscales, según Casado (1991) esto se produce debido a la acumulación de objetivos fiscales y extrafiscales, así como la relación que hay entre el fin redistributivo y la justicia fiscal, de esta forma el tributo constituye dos fenómenos inseparables.

Aunado a lo mencionado anteriormente, el medio ambiente se encuentra integrada por la extensión de dos vocablos, medio y ambiente, siendo que para Olivares (2015) por el vocablo medio debemos entender al elemento en que un ser vivo (persona, animal, cosa, ambiente) desarrolla su vida, conformando además cualquier tipo de fluido que rodee al ser, así como al conjunto de circunstancias que acompañan o envuelven la situación. Por otro lado, por medio ambiente debemos entender al bien o valor de carácter jurídico. De acuerdo a lo dicho por el doctrinario Jaquenod (1991), la legislación ambiental se encuentra conceptualizada como el sistema de distintos elementos que interactúa en un momento y espacio determinado, ahora al momento de incluir de forma conjunta el medio y ambiente como figura para su tributación, debemos precisar que para efectos de normativa fiscal ambiental la denominación se enfoca en integrar a todos los recursos naturales quienes por su utilización racional deben ser velados por entidades públicas, con la finalidad que pueda protegerse y mejorarse la calidad de vida de la persona y garantizar un desarrollo sostenible para todos.

Conforme a lo declarado por Rodríguez (2002), para poder garantizar un correcto desempeño por parte de los mecanismos de política ambiental debe de existir una solidez institucional y legislativa que pueda proteger y respaldar la coordinación de políticas, la destinación de información, el porcentaje de credibilidad y la coherencia de los mecanismos.

Los instrumentos de política ambiental se clasifican de acuerdo a objetivos y la finalidad que se plantea obtener con ellos, siendo que la clasificación ortodoxa considera únicamente a dos grupos: Comando y control e instrumentos económicos. Empero, conforme la evolución de la tecnología y sociedad es que se han ido instaurando nuevas categorías y/o divisiones pues se ha observado que algunos instrumentos no cumplen con las características para ser integradas en uno de los dos grupos descritos anteriormente.

El establecimiento de instrumentos referentes a la conservación y protección del medio ambiente se viene realizando e implementando en cada nación debido al compromiso de un elevado número de países (entre ellos Perú), quienes han firmado y ratificado a través del Protocolo de Kioto la exigencia en el control de emisiones de distintos gases que generen contaminación, además se garantiza la promoción de un desarrollo sostenible por ser este un problema de preocupación mundial.

De esta forma es que el compromiso de dichos países garantiza que pueda exigirse un control de emisiones, además de la incorporación legislativa de mecanismos públicos que permitan aplicar políticas ambientales que busquen proteger el ambiente, de esta forma es que observamos que la preocupación por el cambio climático ha conllevado a que en algunos países de la región latinoamericana se establezca normativas que impongan tributos como un medio formal y punitivo de control ambiental. Otros países además incorporaron

incentivos para que pueda disminuirse la contaminación perpetrada por una empresa o persona en general.

De esta forma es que se originan tres tipos de mecanismos públicos de protección ambiental: Los instrumentos administrativos (también llamados de comando y control), instrumentos persuasivos y los instrumentos económicos dentro de los cuales se encuentran los tributos ambientales.

## **2.2.2. Fundamentos de la tributación ambiental: impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte**

### **2.2.2.1. Fundamento jurídico constitucional**

La Constitución Política del Perú, en el artículo 2° inciso 22, contempla el derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado, lo que se colige como la obligación del Estado así como de los ciudadanos a mantener aquellas condiciones indispensables para el desarrollo de la vida y los procesos ecológicos, por tanto, amparándonos en ese derecho fundamental se podría establecer la concepción del tributo para fines extra fiscales; de esa manera, se debe entender que la finalidad del tributo no es en todos los casos la de recaudar, sino también puede configurarse como una herramienta para contrarrestar la contaminación desde los propios orígenes de la emisión.

Así mismo, nuestra Carta Magna contempla otros artículos que posibilitan la incorporación de la tributación ambiental en el Perú, tales como:

*Artículo. 66°:*

*Los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano en su aprovechamiento.*

Por medio del presente artículo es que el Estado tipifica y consagra que los recursos naturales son patrimonio de la Nación, así como indicar que su aprovechamiento y aplicación le corresponde únicamente a el.

*Artículo 67°:*

*El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de los recursos naturales.*

Por medio del presente artículo es que se establece la política del ambiente, el uso sostenible de los recursos naturales, la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas, representando de esta forma una preocupación en nuestro tiempo y garantizándose su protección a través de este texto constitucional.

*Artículo 68°:*

*El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas.*

Por medio de este artículo es que se dispone la utilización de medidas, mecanismos y políticas que serán de aplicación para particulares y quienes requieran el aprovechamiento y otorgamiento de estos recursos naturales.

*Artículo 69°:*

*El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada.*

En conclusión, la denominada “Ley de Leyes” permite la inserción de instrumentos normativos que viabilizan eficazmente la protección del medio ambiente como un objetivo constitucional, por ende, la formulación de un impuesto ambiental responde a la necesidad de proteger el ecosistema desde las herramientas gestadas en el seno del

Derecho. Aunado a ello, y sin el ánimo de caer en la redundancia, es factible inferir que la Constitución Política del Perú legitima la fiscalidad ambiental en amparo de perseguir una finalidad que reviste de pleno carácter constitucional.

Las empresas en nuestro país tienen una idea muy cerrada de lo que significa el tributo y ello puede deberse a que en nuestra legislación no existe una definición propia de “tributo”, por lo que se recurre a la jurisprudencia o la Doctrina para dar forma a un concepto unificado por la mayoría.

A su vez, se establece como elemento conformante de todo impuesto, la denominada “capacidad contributiva de los administrados”, la cual no podría ser aplicable para la tributación ambiental, pues en todos los casos se toma como base para la determinación del tributo, el principio de “quien contamina paga”, mismo que se mide por el grado de contaminación que generan los usuarios, ya sean personas naturales o jurídicas.

Al respecto, Rabibaldi (2017), sostiene que la función específica del Estado que recae en la obligación de tutelar el medio ambiente, se encuentra amparada en los derechos que le son inherentes a la persona humana, así, el derecho a la protección del medio ambiente se desarrolla bajo las siguientes cuatro acepciones:

- Como derecho humano
- Como deber de los agentes económicos que deben obrar en consecuencia de la protección ambiental.
- Como el deber de contribuir a la solidaridad internacional a nivel mundial y regional.
- Como pilar de la cooperación que conlleva a la realización del bien común.

La disciplina del Derecho Ambiental conlleva un deber, el cual se rige principalmente bajo el carácter trascendental y sagrado que posee la persona humana, de allí a que los Estados impongan el deber común de respetar el medio ambiente, pues ello genera implícitamente la protección de la integridad del ser humano. En tal sentido, tendrán vocación de perennidad aquellas relaciones jurídicas que tengan por objeto el ecosistema.

Por otro lado, resulta indubitable el hecho de que los recursos naturales poseen la principal característica de ser perecibles, por tanto, su cuidado cobra especial relevancia. Siguiendo dicha línea argumental, Virginia (1776), señala que todas las personas humanas son libres e independientes por naturaleza, lo cual significa que, desde su concepción, se convierten en titulares de derechos que le son inherentes por su razón de ser, mismos que cuando se ejercen a nivel de sociedad, no pueden privarse o desposeerse a su posteridad en ningún caso.

Concatenado a ello, es necesario precisar que la Constitución Política del Perú no contempla explícitamente el "deber de preservar el medio ambiente", no obstante, en su Art. 68, establece que el Estado se encuentra obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas. Por ello, constituye un deber de las autoridades, contribuir a la protección del derecho al medio ambiente y al uso racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural, la diversidad biológica y a la información y educación ambientales. De esa forma, la transgresión de este derecho como producto del impacto dañino ambiental, genera que, el sujeto a quien le es atribuible la responsabilidad de ello, acarree la obligación de resarcir el efecto negativo que ocasiono, a través del pago de un monto pecuniario por el concepto de la carga tributaria que le es aplicable.

De acuerdo a Alva (2014), los Estados se encuentran obligados a preponderar el bien común, toda vez que al margen del espectro estatal, tienen la función de elaborar normas que prevean los presupuestos necesarios que requiere la protección ambiental para su configuración efectiva, pues ello implica que se tutelen los derechos naturales que le son inherentes a todo ser humano.

### **2.2.2.2. Fundamento jurídico ambiental**

Al respecto, resulta necesario realizar referencia a la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema de Nacional de Gestión (2004), considerando los siguientes artículos:

Art. I.- Del derecho y deber fundamental:

*“Toda persona tiene el derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país.”*

Respecto a ello debemos agregar que, por medio de la tipificación de este artículo es que el Estado peruano busca garantizar el derecho que tiene toda persona a gozar de un ambiente saludable y que permita vivir con una vida digna, así mismo garantiza y protege el derecho de la persona a poder aprovechar los recursos naturales que la nación ofrece, conservar la diversidad biológica y preservar el medio ambiente para generaciones presentes y futuras.

Art. V.- Del principio de sostenibilidad:

*“La gestión del ambiente y de sus componentes, así como el ejercicio y la protección de los derechos que establece la presente Ley, se sustentan en la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como en la satisfacción de las necesidades de las actuales y futuras generaciones.”*

Respecto a ello debemos agregar que, para que pueda aplicarse medidas, políticas y mecanismos ambientales que garanticen la protección de los recursos naturales y un medio equilibrado; las disposiciones legislativas deben de guardar relación y encontrarse a fines con la comunidad, normativa vigente y nuestra carta magna.

Art. IX.- Del principio de responsabilidad ambiental:

*“El causante de la degradación del ambiente y de sus componentes, sea una persona natural o jurídica, pública o privada, está obligado a adoptar inexcusablemente las medidas para su restauración, rehabilitación o reparación según corresponda o, cuando lo anterior no fuera posible, a compensar en términos ambientales los daños generados, sin perjuicio de otras responsabilidades administrativas, civiles o penales a que hubiera lugar.”*

Respecto a este artículo, nuestra legislación peruana busca disminuir los impactos ambientales que las empresas o cualquier persona pueda generar, de esta forma es que se limita y perjudica a la persona que genere emisiones contaminantes que pasen el límite permitido y/o generen un daño irreparable al medio ambiente.

Con respecto a la política nacional del ambiente y gestión ambiental, se considera, lo siguiente:

Art. 3.- Del rol del Estado en materia ambiental

*“El Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica las políticas, normas, instrumentos, incentivos y sanciones que sean necesarios para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la presente Ley.”*

Respecto a este artículo, el estado peruano busca aplicar mecanismos, políticas con el objetivo de garantizar y proteger todas las tipificaciones que indica la Ley N° 28245 de modo que también pueda sancionarse a quienes incumplan con lo dictaminado.

Art. 4.- De la tributación y el ambiente

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

Por medio de este artículo es que el marco tributario nacional conjuntamente con las políticas ambientales aplicables en el Perú, buscan garantizar el desarrollo sostenible y proteger los recursos naturales, de modo que conjuntamente con la ciencia y tecnología puedan tener las generaciones presentes y futuras un ambiente equilibrado.

### **2.2.2.3. Fundamento jurídico tributario**

Siguiendo el sentido estricto que define la tributación tradicional, debe comprenderse que, el nacimiento de un determinado tributo exige la configuración mínima de cuatro aspectos esenciales que son el aspecto material, aspecto personal, aspecto espacial y el

aspecto temporal, los cuales deben formar parte de todo tributo ambiental desde conformación jurídico-técnica.

a) Aspecto Material:

De acuerdo a Borrero (1999), constituye la aproximación descriptiva de naturaleza abstracta que concierne al hecho concreto, de allí a que la configuración de un tributo ambiental sea establecida como hecho imponible al uso de materias y/o sustancias que repercuten negativamente sobre el medio ambiente o que ocasionan la actuación pública referente a la tutela medioambiental. En consecuencia, el hecho originador del tributo ambiental deberá estar articulado por aquellas actividades humanas que se encuentren interconectadas con la degradación del medio ambiente, configurándose así, el criterio denominado “quien contamina, paga”.

b) Aspecto Personal:

Son los agentes que forman parte de la relación jurídica-tributaria, es decir, quienes han de constituirse como el sujeto activo-acreedor- y el sujeto pasivo-deudor- del tributo ambiental. Así, el ente público de un determinado Estado se constituye como el sujeto activo, el cual en uso de su potestad tributaria, busca el encauzamiento constitucional de protección del medio ambiente, mientras que el sujeto pasivo se encuentra conformado por aquellas personas naturales y/o jurídicas que acarrear cierto grado de responsabilidad por la degradación del medio ambiente, en el marco del deber de contribuir a la reparación del daño ocasionado.

c) Aspecto Temporal

Es el conjunto de circunstancias que se originan por el propio factor temporal para la configuración de una operación contaminante como un hecho imponible, dicho de otro modo, este aspecto se encarga de determinar el momento preciso en el cual se suscita el supuesto de

hecho tributario, por ende, resulta correcto inferir que el tributo ambiental se gesta al momento concreto en el que se produce la degradación ambiental, por tanto, se materializa a través del principio contaminador-pagador.

d) Aspecto Espacial

Se delimita el espacio geográfico en donde el supuesto de hecho tributario ha de suscitarse, aplicándose para ello el criterio de nacionalidad, lo cual se traduce en que el hecho, acto, actividad o situación de degradación ambiental que constituye el objeto del aspecto material deba realizarse dentro del territorio peruano para la implementación de un tributo ambiental en territorio nacional.

De acuerdo a Suárez (2010), los tributos con finalidad extra fiscal, deben estar diseñados de tal manera que en su estructura compuesta por el hecho imponible, la base imponible, el sujeto pasivo, el tipo de gravamen y los supuestos de exención de responsabilidad, se logre reflejar los objetivos relacionados a la desaceleración de conductas degradadoras del medio ambiente. Siendo así, no resulta suficiente que los objetivos de naturaleza extra fiscal se encuentren interconectados únicamente con el hecho imponible como elemento objetivo, sino que también deberá guardar relación con todo el resto de los elementos que construyen la estructura del tributo ambiental.

De este modo, como señala el citado autor, el hecho imponible debe estar constituido por un hecho propio del plano social, el cual deberá significar una situación o conducta que amerite su pronta corrección o desincentivo, al amparo de los valores.

Conforme a Armas (2016) cuando se habla de tributos extra fiscales, se asume la existencia de una dicotomía entre tributos fiscales y los tributos extra fiscales, resulta propicio recalcar que ello únicamente deviene en una división desarrollada en el plano abstracto, toda vez

que ambas funciones constituyen presupuestos necesarios que deben coexistir en el esquema de cualquier tributo, en base a las siguientes razones:

- Al no ser los Estados autosuficientes para su financiamiento, cualquier tributo está destinado al sostenimiento del propio Estado y el cumplimiento de sus fines.
- En tanto los tributos se plasman a través normas jurídicas, estas van a incidir en la vida de los sujetos a los que se dirige, puesto que las decisiones que tomarán estarán orientadas dentro de las posibilidades legales para maximizar sus ganancias en sus actividades económicas.

De acuerdo a Salassa (2016), los tributos ambientales se encuentran contenidos en el marco propio de los gravámenes con fines extra fiscales, cuyo rasgo principal se caracteriza por preponderar el bien común frente a la mera recaudación de impuestos en favor del Estado.

En este sentido, pueden definirse a los tributos ambientales como aquellos gravámenes que no buscan exclusivamente sostener la existencia del Estado, sino que se configuran en esencia como medios de coerción que contrarresten conductas que arrastren el uso directo o indirecto de recursos nocivos para el ecosistema.

A partir de esta delimitación, puede inferirse que los impuestos ambientales adquieren relevancia en razón de desincentivar aquellas conductas contaminantes que despliegan los usuarios contribuyentes, ya sean personas naturales o jurídicas. Un claro ejemplo es el modelo tributario ambiental de Colombia, puesto que dicho Estado impone a los potenciales contribuyentes el cobro de una tasa retributiva que permite el diseño y realización de programas ambientales orientados a la comunidad, como es el de la

manutención estable del personal encargado de velar por el ecosistema nacional, no obstante, esta clase de políticas no constituyen una prioridad para el gobierno central, pues han venido padeciendo paulatinamente una serie de recortes presupuestales. En conclusión, dicho contexto ocasiona que la existencia de los programas ambientales se vea supeditada a las tasas retributivas que impone el Estado Colombiano.

Al respecto, Santos (2019), señala que resulta factible poder aplicar políticas referentes a la tributación ambiental en el Perú, toda vez que la legislación nacional posibilita la implementación de un impuesto con finalidad extra fiscal, no obstante, dicha medida se encuentra rodeada de controversia, puesto que su viabilización se encuentra supeditada a la ausencia de una norma que impida su creación, cuya finalidad es el mantenimiento de medio ambiente, debemos recordar que la Ley General del Ambiente señala que el estado debe fomentar el cambio de conductas por medio de una política fiscal pública, en consecuencia a diferencia de la normatividad punitiva, los tributos tendrían un mayor alcance de efectividad en la protección del medio ambiente.

En consecuencia, los casos de contaminación y daño al medio ambiente si estuviesen gravados a través de un tributo ambiental debemos recordar que estos tendrían un componente temporal. Entonces si bien su importancia radica en un espacio tiempo determinado, su recaudación va ir aminorándose en el tiempo, debiendo crearse otros impuestos para su perduración.

### **2.2.3. Principios fundamentales de la protección ambiental**

#### **2.2.3.1. Quien contamina paga:**

El principio regido bajo la premisa "quien contamina paga", nace en el ámbito de las ciencias económicas, toda vez que busca asignar un valor monetario a aquellas actividades y productos que

desencadenan un determinado grado de contaminación en el medio ambiente. El criterio abordado fue asumido por la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos), y por el Primer programa de acción de las Comunidades en materia ambiental, lo que consecuentemente terminó por reflejarse en dispositivos normativos gestados en el Derecho positivo. Así, el Acta Única Europea de 1986 recogió el principio en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, estableciéndose que la política de la Comunidad en materia ambiental tendrá como objetivo trazado, alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo en cuenta la numérica suma de supuestos existentes en las distintas regiones del continente. De este modo, dicha política se encontrará amparada en los principios de acción preventiva y cautela, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente y en el principio de quien contamina paga. Las exigencias de la protección del medio ambiente deberán concatenarse con la realización de las demás políticas de la Comunidad. El art. 172 TCE sigue manteniendo este principio sin incluir una definición exacta. La recepción del principio "quien contamina paga" en normas jurídicas exige la adaptación de su contenido al ordenamiento comunitario regional, del que forman parte los principios comunes a los ordenamientos de los Estados miembros. Entre ellos destacan las exigencias constitucionales derivadas de la justicia y solidaridad.

#### **2.2.3.2. Incidencia sobre el Derecho Tributario**

##### **Obligados al pago**

Desde la óptica del principio "quien contamina paga", el responsable de asumir el pago del impuesto ambiental, es aquel sujeto a quien le resulta imputable la actividad contaminadora.

Para ello, la doctrina ha señalado cuatro posibilidades:

- a) La industria o usuario consumidor que se constituye como autor de la emisión contaminante, ya sea de forma directa o indirecta.

- b) La persona natural o jurídica, cuya producción de bienes ocasiona un uso desmedido de materias nocivas para el medio ambiente.
- c) Los usuarios que son partícipes de la actividad contaminante.
- d) La persona natural o jurídica que contribuye a la producción de agentes contaminantes, pese a que se encuentra en las condiciones adecuadas para evitarlo.

Conforme a Reh binder (1996), el principio abordado en líneas anteriores, permite que el legislador establezca una serie de costos por los cuales deba correr el usuario contaminante en el momento en el que se produce la actividad originadora del impacto.

Para Messerschmidt (1986), cobra especial relevancia la contracción de la demanda de los productos o actividades lesivas para el medio ambiente, pues dicha situación se traduce en la reducción del impacto ambiental de carácter negativo.

En lo que respecta a la cuantificación de la carga pecuniaria que ha de establecerse sobre el sujeto contaminante, el citado principio recoge los siguientes factores: la utilidad del uso de los bienes ambientales, los daños ocasionados y el coste que equivale a eludir la contaminación.

Aunado a ello, la practicidad y celeridad administrativa también inciden en la factibilidad que implica la aplicación del método de la tributación ambiental, pues ello genera que los causantes de la contaminación se vean desmotivados de usar irracionalmente aquellas materias que perjudiquen el medio ambiente. Así, se logra formular un criterio rector que asigne un determinado valor al impacto de una acción en concreto, de modo que la persona responsable de dicho acontecer se sienta incentivada a impedir su participación en toda actividad que le pueda generar coste pecuniario alguno por la aplicación del impuesto ambiental.

Conforme a Ferreira (2017), la tributación ambiental debe sopesar el uso de los bienes ambientales y el ahorro equivalente a la utilización de medios que impidan un determinado impacto en el ecosistema, dotando a esta última de la especial característica de resultar una oferta más atractiva a los usuarios, con la finalidad de desacelerar comportamientos nocivos. Por ello, pese a la teórica libertad de configuración del legislador, el principio de proporcionalidad exigirá que no se supere el importe del daño ambiental o alternativamente el del coste de evitar la contaminación.

Trasladando estas ideas a la protección del medio ambiente, resulta evidente la admisibilidad constitucional de tributos de ordenación medioambiental, y más genéricamente de medidas de estímulo (deducciones) o desincentivo (recargos, restricciones a las deducciones) inspiradas en esta finalidad, siempre que concurra una mínima capacidad económica o riqueza, siquiera sea potencial, en los sujetos afectados.

En este contexto, cobra suma importancia el principio de “quien contamina paga”, al configurarse como una alternativa legítima del legislador para atribuir los costes de la contaminación al usuario que la ocasiona, con los consecuentes efectos disuasorios, por un lado, incentivándoles a la búsqueda de materias y tecnologías no destructoras, y por otro, sin imposibilitar el desarrollo económico nacional. No obstante, como se ha abordado líneas arriba, ello deviene en una opción plenamente legítima por la cual puede optar el Estado, mas no de una exigencia constitucional que acarrea obligatoriedad de forma explícita. Además, en todo caso, la medida tributaria que pueda adoptarse para hacer “pagar a quien contamina” ha de configurarse y aplicarse coherentemente con su finalidad disuasoria o de fomento, lo que excluye la retroactividad –pues no es conceptualmente admisible el fenómeno o la disuasión sobre conductas ya consumadas–, y obliga a limitar el presupuesto de

aplicación de la norma a aquellas conductas con incidencia en el medio ambiente que sean imputables al sujeto pasivo. A estos efectos, consideramos que no puede calificarse como una medida tributaria medioambiental –con la consiguiente trascendencia en orden a la configuración y aplicación de la medida– a la implementación de tasas sobre actividades de eliminación de residuos, aunque también estos tributos respondan al principio de “quien contamina paga”.

Así, el fundamento de la tributación ambiental se construye por el nexo existente entre el deber de contribuir y la obligación que conllevan los poderes públicos conducentes a la protección del ecosistema; mientras que su finalidad no es otra que la de distribuir las cargas tributarias ambientales entre las personas implicadas en la degradación del mismo, en aras de garantizar el derecho de la colectividad a disfrutar de un entorno saludable y digno.

De acuerdo a Oscanoa Ponce (2016), el Principio Contaminador – Pagador es aquel que constituye el eje de los tributos ambientales, sin embargo, este se enmarca en la esfera de otros principios, los cuales fungen como complementarios. De este modo, el Principio del Deber de Contribuir y de Justicia adquieren compatibilidad con el Principio de Contaminador – Pagador, los cuales siempre deberán estar concatenados para no transgredir la finalidad que conciben los tributos ambientales, misma que deviene en conservar idóneamente el medio ambiente. Por ello, el Principio de Justicia logra manifestarse cuando una persona ocasiona-a través de la actividad que esta misma despliega- un efecto negativo en el ecosistema, acarreando responsabilidad por el agravio ambiental ocasionado, no pudiendo transferirse a terceros; es así que resulta justo que el sujeto contaminador deba asumir un determinado costo para resarcir el daño que fue provocado. Aunado a ello, el Principio del Deber de Contribuir se materializa cuando el sujeto contaminador asume

propiamente la responsabilidad, compensando precisamente el perjuicio generado a través del pago de un monto pecuniario o de especie para así restaurar el daño que este ocasiono.

La justificación de implementar un impuesto que grave las emisiones contaminantes realizadas por el sector transporte, recae en la propia necesidad de revertir las consecuencias generadas por los procesos productivos que requieren el uso de combustibles fósiles como el petróleo y la gasolina, así como la posesión de maquinaria disfuncional que emana gases con efecto invernadero (GEI) de forma irracional, en cualquiera de los casos, generando un impacto ambiental.

Es por ello que nuestro trabajo de investigación se encuentra enfocado en determinar la implementación de la tributación ambiental en el ordenamiento jurídico peruano, de modo que se logre desincentivar aquellas conductas humanas que generan una repercusión negativa en el medio ambiente a través de la emisión de gases nocivos para el ecosistema.

### 2.2.3.3. Ejemplo de componentes del impuesto ambiental en España

<b>Creación Ley 18/2003 del 29-12 , Comunidad autónoma de Andalucía</b>	<b>Artículo 23. Hecho imponible.</b>	<b>Sujeto pasivo</b>	<b>Base Imponible</b>
<p>Artículo 21. Creación. Se crea el impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera. Artículo 22. Objeto, finalidad y definiciones. 1. El impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera grava las emisiones a la atmósfera de determinadas sustancias generadas en los procesos productivos desde instalaciones situadas en Andalucía, con la finalidad de incentivar conductas más respetuosas con el aire así como la mejora de su calidad. 2. A efectos de este impuesto, se entenderá por: a) Emisión: la expulsión directa o indirecta de sustancias a la atmósfera procedentes de</p>	<p>Constituye el hecho imponible la emisión a la atmósfera de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) u óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), que se realice desde las instalaciones a las que se refiere el artículo 22 de la presente Ley.</p>	<p>Artículo 23. Hecho imponible. Constituye el hecho imponible la emisión a la atmósfera de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) u óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), que se realice desde las instalaciones a las que se refiere el artículo 22 de la presente Ley.</p>	<p>1. Constituye la base imponible la cuantía de carga contaminante de las emisiones gravadas que se realicen desde una misma instalación industrial durante el período impositivo. 2. La cuantía de la carga contaminante mencionada en el apartado anterior viene determinada por la suma de las unidades contaminantes de todas las sustancias emitidas desde una misma instalación industrial. Las unidades contaminantes se obtienen como resultado de dividir la cantidad total de cada sustancia emitida en el período impositivo,</p>

fuentes puntuales de una instalación. .			expresada en toneladas/año, entre la cifra fijada para cada una de ellas como valor de referencia. Los valores de referencia de cada una de las sustancias son los siguientes: a) CO2 200.000 toneladas al año. b) NOx 100 toneladas al año. c) SOx 150 toneladas al año.
---	--	--	---

#### 2.2.4. La tributación ambiental en el Derecho Comparado

El rasgo vital en la aplicación de tributos conducentes a la preservación del medioambiente ejecutada por los Estados, se lleva a efecto en base a modificaciones sistemáticas del esquema tributario. En dicho sentido, será de nuestro menester abordar la tributación ambiental en el marco del Derecho Comparado.

Existe un país en concreto que con su sistema tributario ha puesto en evidencia la eficiencia de los impuestos ambientales como instrumento normativo que tiene por objeto la protección del medio ambiente, dicho país es Dinamarca. De acuerdo a Rudnick (2011) el Estado Danés redujo su PBI per cápita de emisiones de dióxido de carbono en menos del 20%, ello si se realiza un estudio comparativo del plano temporal que comprende desde los años 90 al año 2005. Resulta ineluctable que una de las lecciones que brinda el país nórdico fue la de consignar idóneamente la finalidad extrafiscal que les caracteriza a estos instrumentos, puesto que, no busco maximizar los ingresos fiscales, por el contrario, destino gran parte de la recaudación para subvencionar el cambio de tecnología en su industria y de esta forma buscando que su industria no pierda competitividad ante otros países. Por otro lado, consiguió que las empresas danesas cambien el uso de combustibles fósiles en su industria por combustibles limpios con una política pública de crear sustitutos disponibles, invirtiendo en investigación e inversión en

fuentes alternativas de energía como la generación de energía eólica, entre otros.

Por tanto, Dinamarca resulta ser un claro referente en la aplicación cargas tributarias sobre la emisión de gases contaminantes, bajo la premisa de contrarrestar conductas nocivas y ambientalmente irresponsables.

Conforme a Torres (2020) otro país que ha conseguido óptimos resultados por la aplicación de un sistema tributario ambiental, es España, misma que se ha posicionado como una de las naciones a nivel regional que más se benefició con la reducción considerable de las emisiones de carbono durante los periodos de 2012-2013, con una reducción del 12.6% según las estimaciones del Eurobarómetro. De allí a que redujo en 32.4 millones de toneladas, la emisión de gas de dióxido de carbono, pasando de los 256,4 millones del año 2012 a los 224,05 millones correspondientes al 2013 como producto de la implementación de impuestos ambientales destinados a gravar actividades perjudicantes del medio ambiente.

Cabe por deducir que estos instrumentos jurídicos, revisten de gran eficacia, inclusive ante la existencia de otras medidas que se encuentran contenidas dentro de la gama de opciones destinadas a la reducción de la contaminación, quedando en evidencia que ha funcionado en países como Dinamarca y España, por citarlos como ejemplo.

#### **2.2.4.1. Aplicación de la tributación ambiental en el Derecho Comparado**

De acuerdo a Barros (2015), la Comunidad Europea recoge las exigencias que conlleva la protección del medio ambiente para unificar la definición y realización de las políticas adoptadas por los Estados parte. Siguiendo dicha línea, el Tratado de Amsterdam ha trasladado esta "cláusula transversal" al Art. 6 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, mismo que a la letra indica:

*"las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las políticas y acciones de la Comunidad (...) en particular con objeto de fomentar un desarrollo sostenible"*

En ese sentido, la Doctrina no supone una primacía jerárquica del medio ambiente sobre los demás objetivos comunitarios, pero obliga a realizar en todo caso una ponderación de bienes jurídicos y a afrontar las cuestiones ambientales en el ámbito de cada política comunitaria en la medida en que no se adopten soluciones específicas. Conforme a Herrera (2000), este planteamiento debe ponerse en relación con el objetivo de "alcanzar un nivel de protección elevado" y resulta especialmente relevante para las medidas comunitarias de armonización fiscal.

En lo atinente a la ejecución de instrumentos económicos como tributos ambientales en gran parte de los países que forman parte de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos), todos fungen en conformidad al marco de la Reforma Fiscal Verde (RFV) con sus respectivas disposiciones de compensación. La aplicación de la RFV insinúa gestar o variar tributos vinculados con distintas actividades nocivas, tales como las emisiones de dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), el uso de fertilizantes y pesticidas, el uso de combustibles fósiles, el uso de la energía, y los vertidos industriales, toda vez que estas generan en demasía los denominados gases de efecto invernadero que actúan en detrimento de la atmósfera.

De acuerdo a Armas (2016), una de las medidas tributarias destinadas a corregir el impacto ambiental, es el impuesto sobre la energía o el carbono, misma que es aplicada por los Estados miembro de la OCDE, con la finalidad de reducir la energía de uso final en determinadas condiciones. Como es señalado por el citado

autor: El ahorro de energía obtenido a través de la tributación será equivalente al que es logrado a través de esquemas de obligación de eficiencia energética que, a su vez, deberán garantizar, para 2020, el logro de un objetivo de ahorro de energía acumulado aplicado a los distribuidores y las empresas de venta de energía.

Para Casado (2016), otra disposición pertinente figura en la legislación fiscal de la Directiva 2003/96 / CE (UE, 2003) sobre la fiscalidad de los productos energéticos y la electricidad. De acuerdo con esto, los Estados miembros pueden aplicar, bajo control fiscal, exenciones o reducciones totales o parciales del nivel de impuestos a, entre otros, la electricidad generada por fuentes renovables específicas y la electricidad producida a partir de la generación combinada de calor y electricidad, siempre que los generadores combinados sean amigables con el medio ambiente.

Para la problemática conexas al transporte y el ruido, la Directiva Euroviñeta (Directiva 1999/62 / CE, UE, 1999), que constituye legislación fiscal, dictamina normas generales sobre peajes vinculados a la distancia y los cargos de usuario fundados en el plano temporal para la utilización de cierta infraestructura pesada- por ejemplo, los vehículos de mercancías-. De acuerdo con recientes enmiendas a Directiva (UE, 2011), los Estados miembro pueden conservar o implementar cargos de costo externo vinculados con la “repercusión de la contaminación del aire que es causada en el tráfico vehicular”, el costo del daño causado por la liberación de partículas y precursores, tales como el óxido de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles. Una de las particularidades que trae consigo la aplicación de este sistema tributario, es el uso de los ingresos para la optimización del sector transporte, de modo que su desarrollo sea sostenible.

Finalmente, resulta pertinente señalar que el soporte a la tributación ambiental es considerable en las organizaciones de carácter internacional, tales como la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), el Banco Mundial, la Comisión Europea, y el Fondo Monetario Internacional (FMI); sin embargo, la ejecución real de los impuestos destinados a la preservación del medio ambiente en otros países como el caso sudamericano, regularmente no es predominante, lo cual en la teoría denota una ausencia de ilación normativa, pues a pesar de que se tiene como ejemplo el sistema aplicado por los Estados miembro de la OCDE, no se logra concretar la promoción efectiva del mecanismo de tributación ambiental.

## **2.2.5. Los tributos ambientales**

### **2.2.5.1. Principios Tributarios Ambientales**

De acuerdo a Raygada (2012), la Doctrina actual define a los principios tributarios con finalidad ambiental como aquellos que viabilizan la protección del ecosistema y la diversidad biológica de un territorio en determinado y se encuentran relacionados por regla general con los principios de capacidad económica, legalidad, igualdad, etc. Dichos principios son:

#### **a) Principio de un Nivel de Protección Elevado**

Principio que determina que la comunidad trabajará a favor de la conservación y protección del medio ambiente, de la protección de la salud de las personas, de la utilización prudente y racional de los recursos naturales, así como del fomento de medidas a escala internacionales

**b) Cautela y Acción Preventiva**

Este principio busca evitar los riesgos de daños ambientales e impedir el agotamiento de los recursos naturales.

**c) Actuación en la Fuente**

Este principio busca evitar que la lesión ambiental se produzca y contiene la matriz de reforma en las actividades portadoras de daño potencial. Pues, ataca en el origen los núcleos de contaminación o daño medioambiental, con el objetivo de atender oportunamente las causas que puedan producir perjuicio

**d) Quien Contamina Paga**

Este principio demanda que sea el contaminador quien soporte el coste de las medidas de reducción de la contaminación, impuestas por la administración para conseguir niveles aceptables de calidad ambiental.

**e) Principio de los Costos de Transacción**

Este principio se desprende del teorema de Coase por el que las partes se podrán de acuerdo y encontrarán una solución eficiente, si los costos de transacción son suficientemente bajos.

**2.2.5.2. Normativa de derecho ambiental tributario**

La normativa peruana referida a tributación ambiental es escasa, siendo que, dentro de las más elementales debemos de describir el artículo 4° de la Ley General Ambiental, aprobado por Ley N.° 28611:

**Capítulo I: Aspectos Generales****Artículo 4. De la tributación y el ambiente**

Nuestra normativa peruana establece dentro del marco tributario objetivos de la Política Nacional Ambiental, promoviendo de esta forma conductas guiadas a la protección ambiental y responsable, así como ejecutar modalidades de producción y un consumo responsable respecto a los bienes y los servicios, la conservación, el aprovechamiento sostenible y la restauración de recursos propios de la naturaleza, además del desarrollo y uso de tecnologías que son apropiadas para una producción ambiental limpia y responsable.

De acuerdo al artículo citado, existe la base normativa necesaria para reformar el diseño del espectro tributario peruano, a efecto de que puedan materializarse los objetivos de la Política Nacional Ambiental. Es decir, deben de estimularse conductas responsables en el ámbito ambiental, las cuales funjan como directrices para el mercado de bienes y servicios, la conservación, el aprovechamiento sostenible y la recuperación de los recursos naturales, así como el desarrollo y uso de tecnologías apropiadas y prácticas de producción limpia en general. En ese sentido, nos encontramos frente a un dispositivo normativo que desemboca en la paulatina existencia de un marco regulatorio que contemple la tributación ambiental, de modo que puedan implementarse herramientas jurídicas que posean un margen de efectividad más alto en comparación con las sanciones administrativas y penales.

Sin embargo, en el contexto de la legislación nacional, aún no se ha generado la cultura tributaria necesaria para comprender que los impuestos ambientales no se enmarcan bajo una finalidad fiscal, ello debido a que existe un desconocimiento generalizado de su estructura y objeto, lo cual conlleva a que las personas naturales y/o jurídicas-las cuales toman el papel de potenciales contribuyentes-infieran que deban asumir un cargo que posee propiedades exclusivas de un tributo más.

### 2.2.5.3. Impuestos ambientales

#### a) Definición

De conformidad a lo descrito por Musgrave (1991), los impuestos son definidos como pagos obligatorios ejecutados por el sector privado y entregado al Estado, no existiendo de esta forma una contraprestación por parte del último. De esta forma podemos indicar que los impuestos ambientales o también llamados “impuestos verdes” son impuestos que recaen sobre determinados bienes o servicios que resultan dañinos para el Ambiente.

Ante la definición expresada en el párrafo anterior, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2005) indica que un impuesto ambiental debe ser definido como un impuesto cuya base imponible resulta siendo una unidad física o una aproximación a ella, generando de esta forma un impacto negativo específico en el medio ambiente, empero otras definiciones tipifican los objetivos propios de los impuestos, los efectos y además la base gravada.

### 2.2.6. El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas

#### 2.2.6.1.El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas

Numeral 22, art.2 de la Constitución Política del Perú	Título preliminar de la Ley 28611 Ley General del Ambiente	Art. 3 de la Ley	El numeral 32.1 del art´.32 de la Ley define al Límite Máximo Permisible (LMP)	Numeral 33.1 Ar. 33 de la Ley	Decreto Supremo Nro. 047-2001-MTC	Actualizar la normatividad vigente que regula los límites máximos permisibles e emisiones contaminantes para vehículos automotores que circulen en la red vial
--	--	------------------	--	-------------------------------	-----------------------------------	--

Establece toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.	Toda persona tiene el derecho irrenunciable a deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y recursos naturales y el desarrollo sostenible del país	El Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica las políticas, normas, instrumentos, incentivos y sanciones que sean necesarias para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la ley	como la medida de la concentración o grado de elementos, sustancias o parámetros físicos, químicos y biológicos, que caracterizar a un efluente o una emisión, que al ser excedida causa o puede causar daño a la salud, al bienestar humano y al ambiente.	Establece que la Autoridad Ambiental Nacional dirige el proceso de elaboración y revisión de los estándares de Calidad Ambiental (ECA) y LMP y, en coordinación con los sectores correspondientes, elabora o encarga las propuestas de ECA y LMP, los que serán remitidos a la Presidencia del Consejo de Ministros para su aprobación mediante decreto supremo	Se establece en el ámbito nacional, los valores de LMP de emisiones contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país y vehículos automotores usados e importados, con la finalidad de proteger la salud de la población y garantizar el cuidado del ambiente.	En tal contexto se ha elaborado el proyecto de Decreto Supremos que aprueba los límites máximos permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores..
--	--	---	---	---	--	--

Fuente: Resolución Ministerial Nro. 306-2017-MINAM

### 2.3. CONCEPTOS BASICOS

#### **Hecho Imponible:**

De acuerdo a lo expresado por Vargas, el hecho imponible es utilizado como una expresión para determinar una actividad económica y también es entendida como una manifestación relacionada a la capacidad contributiva en que se estaría posicionando la causa jurídica relacionada a los tributos. De esta forma podemos decir que el hecho imponible dentro del parámetro del derecho tributario, viene siendo cualquier acto de naturaleza económica que resulte susceptible de poder ser gravada con la imposición de un impuesto o una contribución que beneficia al Estado peruano.

Por otro lado, Ramirez (1985) determina que el hecho imponible debe ser definido como un hecho económico puro, dicho hecho económico además resulta primordial ya que es circunscripto por nuestra normativa peruana como un elemento factico que dentro de los parámetros legislativos en el sistema tributario hace posible que pueda gravarse la capacidad económica que tenga el sujeto pasivo, teniendo como resultado la aparición de otra figura jurídica tributaria, la cual es la obligación tributaria. El mismo autor señala que por medio de dicha obligación se estaría creando un nexo entre el sujeto activo y el sujeto pasivo respecto a la relación tributaria.

#### **Sujeto Pasivo:**

Ataliba (1987) afirma que el sujeto pasivo se encuentra integrado dentro del elemento personal del tributo, ya que dicho sujeto se encuentra obligado a efectuar la prestación de carácter tributario, además el mismo autor señala que el sujeto pasivo puede ser tanto una persona natural como una persona jurídica (entes colectivos), dichos sujetos son calificados dentro del sistema tributario como contribuyentes.

Por otro lado Viaña (2017) indica que, en coherencia con los cargos fiscales propias de la esfera tributaria y el pago de los impuestos, el sujeto pasivo puede ser definido como la persona natural o jurídica sobre quien se encontraría cayendo la obligación de pagar un determinado impuesto. Siendo que, el sujeto pasivo es la persona que origina el hecho económico que permite que emerja la obligación del impuesto. Aunado a ello debemos de añadir que a diferencia de Ataliba, el doctor Viaña indica que la figura del sujeto pasivo resulta diferente a la del contribuyente, ya que, si bien puede coincidir en ser la misma persona, la diferencia recae en función si se estaría tratando de un impuesto directo o uno indirecto.

#### **Base Imponible:**

De conformidad con lo tipificado por la SUNAT (2021), la base imponible es definida como el valor numérico encima de la cual se emplea la tasa de tributo. Dicha base se encuentra constituida por los siguientes elementos: Valor de venta, el total de la subvención por la prestación de los servicios,

el valor de construcción y la entrada recaudada por la venta de inmuebles (siempre que se excluya el valor del terreno).

Por otro lado, la página oficial del Gobierno del Perú (2018) indica que la Base imponible integra el valor en Aduana, los derechos propios de aranceles y los tributos que pudiesen vulnerar la importación

### **Impuestos ecológicos:**

De acuerdo a Molina (2000), para dotar de carácter ecológico a un tributo, debe prestarse especial énfasis a su estructura, de modo que en ella se logre reflejar la finalidad de estimular la tutela eficaz del medio ambiente y la conducta responsable de preservar el ecosistema y la diversidad biológica. La implementación de estimaciones objetivas en los impuestos ecológicos debe ejecutarse con suma cautela, pues se corre el riesgo de desnaturalizar el incentivo ambiental. Por ello el método de estimación objetiva o también denominado estimación por módulos, ha de sostenerse en componentes que construyan un incentivo a reducir paulatinamente la contaminación ambiental.

De esta forma, como se logra apreciar en lo citado precedentemente, el Derecho Tributario Ambiental y los impuestos ecológicos, se han ido construyendo bajo la noción de instrumentos de carácter preventivo conducentes al uso racional de los recursos degradables, en aras de no vulnerar el status normal del medio ambiente.

### **Protección Jurídica desde el Derecho Constitucional:**

El tribunal constitucional peruano por medio de la sentencia N°03343-2007-PA/TC a indicado que el medio ambiente es un derecho que tenemos todas las personas a poder gozar, instando además a que dicho medio se preserve, conserve y proteja.

Nuestro Código Procesal por medio de los alcances y limitaciones de la garantía del proceso de amparo, declara al medio ambiente como un derecho que puede ser protegido y salvaguardado por cualquier persona natural o una entidad que no tenga fin de lucro. Dicho proceso se motiva en la exigencia inmediata de poder prever y evitar que se realicen daños en el

ambiente, ya que dichos daños pueden ser irreparables o resultar siendo de un gran volumen.

### **Protección Jurídica desde el Derecho Ambiental:**

Respecto a la protección jurídica que obedece el derecho ambiental, debemos mencionar además de la Constitución Política del Perú (definida en párrafos anteriores), La Ley N° 28611: Ley General del Ambiente (2005), el cual corresponde a la principal norma ambiental que se encuentra regulada en el Perú en materia ambiental, dicha ley tiene como finalidad el que todas las personas tengan el derecho de vivir en un ambiente que sea saludable, adecuado y equilibrado con un correcto desarrollo de la vida. Dicha normativa señala que todas las personas tenemos el deber de coadyuvar de forma operativa la gestión ambiental, así como proteger el ambiente y los componentes que la integran, como la diversidad biológica con un aprovechamiento sustentable de los recursos naturales que integra nuestro país.

Calle y Ecurra (2009) además señalan que, dentro del nivel regional y local debemos de mencionar las ordenanzas municipales, quienes se encargan de regular y/o normar la actuación de las municipalidades respecto a los derechos y obligaciones que cada ciudadano de una localidad posee en función de la protección ambiental.

### **Protección Jurídica desde el Derecho Tributario**

Santos (2019) indica que la tributación ambiental debe ser conceptualizada como materia o movimiento que busca integrar costos ambientales dentro de determinados productos en base a los precios de sus servicios o bienes que ofrezcan al mercado, siendo de esta forma un tributo con finalidad extra fiscal. Ya que resulta siendo un gravamen específico que vulnera fines peculiares como es la conservación y preservación del medio ambiente. Dicho impuesto se basa en el principio general de “la persona natural o jurídica que contamina debe de pagar por el daño causado”, siendo que a diferencia de los impuestos que integra nuestro estado para distorsionar incentivos de carácter monetario, por medio de la imposición de impuestos

ambientales se busca corregir el daño perpetrado, de tal modo que las sustancias y contaminantes nocivos para el medio ambiente que produzcan las empresas y/o personas, se encuentren dentro de estructuras de costos, interponiéndose y limitándose la producción dañina que los agentes puedan ocasionar por la producción inmejorable de productos que ofrecen a la sociedad; beneficiando y protegiendo con dichas limitaciones el bienestar sostenible del medio ambiente.

Nuestra Carta Magna (1993) indica que para que pueda efectuarse la creación de un tributo, debe de ser planteado por el congreso, discutido y aprobado en cumplimiento de sus facultades como poder legislativo. El tributo únicamente puede crearse por ley o por decreto legislativo cuando haya delegación de facultades, empero cuando se regule los aranceles y las tasas, solo podrá efectuarse y normarse por decreto supremo.

Debemos agregar además que el Estado, al desempeñar la potestad tributaria debe de respetar los principios establecidos como reserva de la ley, el respeto de los derechos esenciales de la persona y la igualdad, siendo que ningún tributo puede tener un impacto confiscatorio.

Por último, conforme a la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2017), la tasa impositiva y los tributos ambientales tienen la necesidad taxativa de identificar la causa del problema y los efectos nocivos derivados de esta, de modo que pueda atribuirse un valor de naturaleza pecuniaria a la actividad contaminante, así, paralelamente surgen tres elementos que debe poseer todo tributo ambiental, los cuales son: la fijación de la tasa impositiva, la base imponible y el control de las emisiones contaminantes, con el objeto de determinar la responsabilidad de un sujeto en concreto.

## **CAPITULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1. HIPOTESIS**

##### **3.1.1. Hipótesis general**

Es probable que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte si permita la protección Jurídica Ambiental en Arequipa

##### **3.1.2. Hipótesis específicas**

- a) Es probable que la implementación de los impuestos ecológicos si contribuya a reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en Arequipa.
- b) Es probable que los elementos que integrarán el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte se encuentre conformado por el hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible.
- c) Es probable que los fundamentos jurídicos que serán base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes se encuentren conformados por los fundamentos jurídicos constitucionales, fundamentos jurídicos ambientales y fundamentos jurídicos tributarios.

### 3.2. OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES	CATEGORIAS	SUB CATEGORIAS	INSTRUMENTO
Diseño del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte provenientes del sector transporte en el Arequipa	Concepción epistemológica de la tributación ambiental	- Conceptualización de tributación ambiental	- Cuestionario
	Fundamentos de la tributación ambiental: Impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte	- Fundamento jurídico constitucional - Fundamento jurídico ambiental - Fundamento jurídico tributario	- Cuestionario
	Principios fundamentales de la protección ambiental	- Quien contamina paga - Incidencia sobre Derecho Tributario - Ejemplo de componentes del impuesto ambiental en España	- Cuestionario
Protección jurídica Ambiental	La tributación ambiental en el Derecho Comparado	- Aplicación de la tributación ambiental en el Derecho Comparado	- Cuestionario
	Los tributos ambientales	- Principios tributarios ambientales - Normativa de derecho ambiental tributario - Impuestos ambientales	- Cuestionario
	El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas	- El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas	- Cuestionario

### 3.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación por su finalidad es de tipo BÁSICA, en tanto lo que buscamos es incrementar los conocimientos teóricos sobre el problema de investigación.

Asimismo, el enfoque de investigación es de tipo CUALITATIVO, debido a que se realizará un análisis de las principales características de las variables de investigación a través de las fuentes de tipo documental, con la finalidad de replantear o construir nuevos conocimientos, no siendo fundamental para la comprobación de nuestra hipótesis las estadísticas.

En esa línea, conforme a lo declarado por Yáñez (2018) se sigue un enfoque epistemológico cuando se establece bases racionalistas – deductivo (se concibe como tal al producto obtenido del conocimiento científico al abarcar un diseño con sistemas abstractos que gozan de un alto nivel de universalidad, así mismo dentro de la racionalidad deductiva se encuentran los sistemas teóricos que abarcan conocimientos científicos que integran los contenidos que versan sobre la investigación, además la investigación ejecuta una base empirista, deductiva, introspectiva y realista. Pues conviven de forma íntegra en el interior de la investigación científica ejecutada según los resultados obtenidos en mayor o menor medida, empero debemos añadir que uno de los resultados siempre terminara siendo predominante. Conforme al enfoque epistemológico las bases teóricas que se siguen en la investigación pueden basarse en conjeturas o supuestos acerca de la problemática. La predominancia que pueda acontecer dentro de la investigación se encontrara ligada a la experiencia y resultados obtenidos, al tipo de proyecto que se esté desarrollando y los campos metodológicos aplicados principalmente.

Por último, nuestra investigación, en tanto investigación jurídica, es de tipo DOGMÁTICA, puesto que realizaremos una revisión de las principales teorías que componen la doctrina tanto nacional como internacional en el ámbito del Derecho Ambiental.

### **3.4. NIVEL DE INVESTIGACIÓN**

La presente investigación es de tipo descriptiva-explicativa y el diseño de contrastación de la hipótesis será de tipo no experimental; ya que no se procederá a manipular las variables, puesto que lo que se pretende es realizar un análisis de la situación actual del sistema de valores que sostienen la regulación del impacto de las acciones humanas sobre el medio ambiente en el marco del Estado Social y Democrático de Derecho en el Perú y el Derecho Internacional. En este sentido, nuestro estudio analizará al objeto tal cual se presenta en la realidad, sin perjuicio de proponer algunas alternativas de solución a sus problemas de idoneidad.

### **3.5. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

La investigación realizada tuvo un diseño no experimental. Del mismo modo, fue transaccional ya que es analizado el fenómeno de estudio en un determinado momento.

### **3.6. ÁMBITO Y TIEMPO SOCIAL DE LA INVESTIGACIÓN**

El ámbito temático de la presente investigación es el Derecho Constitucional. El ámbito geográfico, corresponde al lugar donde se realizará la investigación, es decir, Arequipa – Perú.

El tiempo social de la investigación, al tratarse de una tesis fundamentalmente teórica, es de tipo abstracto puesto que se podrán recurrir a teorías elaboradas en distintos periodos de la historia, siempre que tengan alguna utilidad para los fines de nuestra investigación. Sin embargo, podría afirmarse que, al estudiar el problema en el marco de la Constitución Política de 1993, el tiempo social corresponde desde ese año hasta la actualidad.

### **3.7. POBLACIÓN Y MUESTRA**

#### **3.7.1. Unidad de estudio**

La unidad de estudio comprenderá la doctrina peruana sobre el derecho ambiental y el derecho tributario, así como el cuestionario realizado a

especialistas en derecho ambiental y tributario inscritos en el Colegio Profesional de Abogados de Arequipa.

### 3.7.2. Población

La población aplicable para el cuestionario se encuentra constituida por los abogados especialistas en Derecho Tributario y/o Ambiental inscritos en el Colegio Profesional de Abogados de Arequipa, esto debido a que las preguntas plasmadas en el cuestionario obedecen a responder si resulta factible la incorporación de un tributo ambiental, así como la opinión de los expertos respecto a la eficacia o no de las actuales normativas ambientales.

Asimismo, estará constituida por los siguientes documentos de tipo jurídico:

#### Determinación de la población

Descripción de documentos	Cantidad
Constitución política del Perú	01
Ley General del ambiente	01
Código tributario	01
Sentencias a nivel internacional	08
Sentencia a nivel nacional	04
Artículos científicos	55
Doctrina relevante relacionada con los siguientes tópicos: ética ambiental, justicia ambiental, tributación ambiental, eco tributos, tributos verdes.	62
Total	128

Fuente: elaboración propia

### 3.7.3. Muestra

La muestra que construyo en la realización de la presente investigación se encuentra conformada por 32 abogados especialistas en Derecho Tributario y/o

Ambiental, siendo que coincide con las variables que corresponden a Diseño del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte provenientes del sector transporte en Arequipa y Protección jurídica Ambiental.

PROFESIÓN	ESPECIALIDAD	POBLACIÓN
Abogados inscritos en el Colegio de Abogados de la ciudad de Arequipa	Especialistas en Derecho Tributario y/o Ambiental	El cuestionario fue aplicado a 32 expertos.

Para el presente estudio se determinó la muestra a través de la siguiente fórmula: mencionar el nivel de confianza utilizado

$$n = \frac{Z^2_{\infty/2} * p * q}{e^2} = 32 \text{ usuarios}$$

$$Z^2 = 1,96$$

$$p=0,3$$

$$q=0,3$$

$$e=0,3$$

Con el propósito de generalizar los resultados a la población de usuarios, se seleccionó una muestra de acuerdo con el criterio de la varianza máxima para un muestreo probabilístico y para una población infinita, la cual arrojó un tamaño de 32 usuarios con la finalidad de ser encuestados.

### 3.8. PROCEDIMIENTO, TECNICAS E INSTRUMENTOS

#### 3.8.1. Procedimiento

Dado el carácter teórico y documental de nuestra investigación, recurriremos al uso de tres métodos para el procesamiento, presentación, análisis e interpretación de los datos: el método hermenéutico, el método sistemático y el método dogmático-jurídico.

El primero se refiere a que realizaremos una interpretación de los textos para obtener una comprensión mayor del objeto de estudio. El segundo, se refiere a que, en el caso de las normas, estas no serán tratadas en aislado, sino, en su interrelación en el marco del sistema jurídico. Por último, recurriremos a la doctrina, la jurisprudencia y el derecho comparado, para extraer conceptos y categorías que nos permitan analizar los datos y poder arribar a conclusiones, así como propuestas normativas.

Así mismo, una vez que se haya aplicado la encuesta a la población y terminada la recolección de datos, se procederá a lo siguiente:

- Se elaborará la base de datos en la hoja de cálculo Excel de doble entrada, y se procederá al vaciado de los datos de las encuestas.
- Se procederá a evaluar la confiabilidad del instrumento, por consistencia interna, mediante el método de Consistencia Interna Alfa Cronbach.
- Se analizará los datos, de acuerdo a las técnicas estadísticas descriptivas, de distribución a través de tabla de frecuencias y representaciones gráficas de barras en porcentajes para la variable.
- Finalmente, conforme a los resultados obtenidos es que se ejecutara la contratación de la hipótesis.

### **3.8.2. Técnicas**

#### **Encuesta**

En el presente trabajo de investigación se aplicará la técnica de la encuesta dirigido a los abogados especialistas en derecho tributario y/o Ambiental para evaluar la protección jurídica ambiental en Perú.

### **Análisis documental**

Se utilizará la Técnica de Análisis Documental, la cual implica la revisión de los datos obtenidos de la muestra, para extraer, interpretar y sistematizar las principales características de estos.

#### **3.8.3. Instrumentos**

##### **Cuestionario**

En el presente trabajo de investigación se aplicará el cuestionario dirigido a los abogados especialistas en derecho tributario para evaluar la protección jurídica ambiental en Perú.

##### **Guía de análisis documental**

Al ser nuestra técnica de investigación la de Análisis Documental, corresponde aplicar una Guía de Análisis Documental, la cual consiste en un esquema donde los datos serán sistematizados a través del fichaje de las fuentes que utilizaremos en la presente investigación.

## **CAPITULO IV: RESULTADOS**

### **4.1. DESCRIPCION DEL TRABAJO DE CAMPO**

Para poder lograr obtener los resultados y realizar la discusión de los mismos, se asignó el cuestionario, la ficha de análisis y la guía de cuestionario, como instrumentos de recolección de datos. Dichos cuestionarios fueron aplicados desde enero hasta marzo de 2022.

Una vez obtenida la información que versaron sobre el presente trabajo de investigación, se procedió a realizar la tabulación, el procedimiento y representación de los datos por medio de estadísticas, dichos resultados se analizaron y se interpretaron de forma descriptiva y estadística.

Por otro lado, resulta relevante informar que la verificación de las hipótesis resultaron ser los aspectos fundamentales para la investigación, puesto que a través de la corroboración de las hipótesis pudimos comprobar y fundamentar la problemática latente de nuestra investigación.

Finalmente, se describieron las conclusiones y las sugerencias, los cuales establecieron las respuestas obtenidas a lo largo de la investigación de todo el trabajo.

### **4.2. DISEÑO DE LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS**

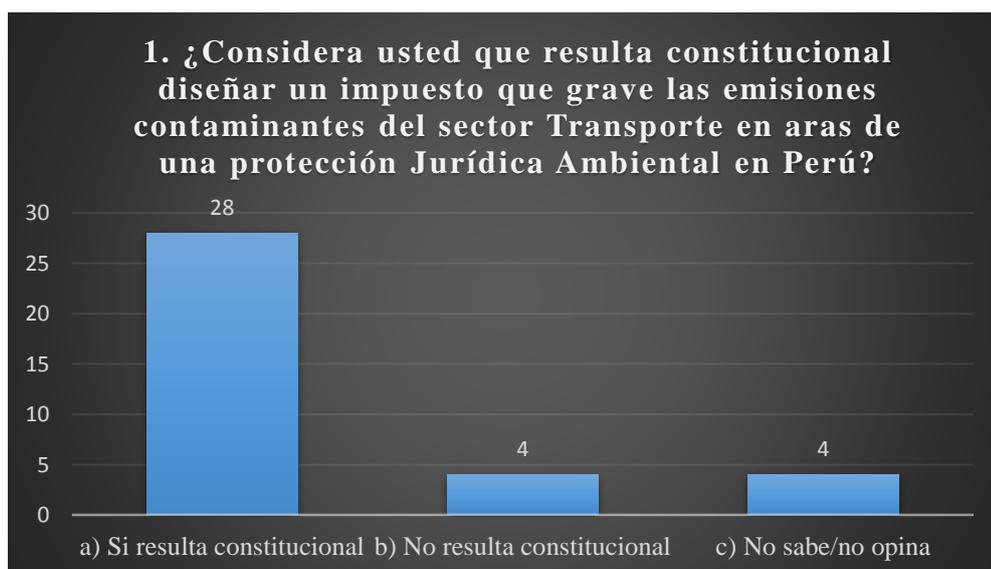
Los resultados obtenidos por medio de la realización de cuestionarios aplicados a abogados integrantes del colegio de abogados de la ciudad de Arequipa serán representados por medio de 22 tablas y figuras, con el respectivo análisis descriptivo por respuesta obtenida ante una respectiva pregunta.

#### 4.3. RESULTADOS

**Tabla 1**

<b>1. ¿Considera usted que resulta constitucional diseñar un impuesto que grave las emisiones contaminantes del sector Transporte en aras de una protección Jurídica Ambiental en Perú?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si resulta constitucional	28	78%
b) No resulta constitucional	4	11%
c) No sabe/no opina	4	11%
Total	36	100%

**Figura 1**



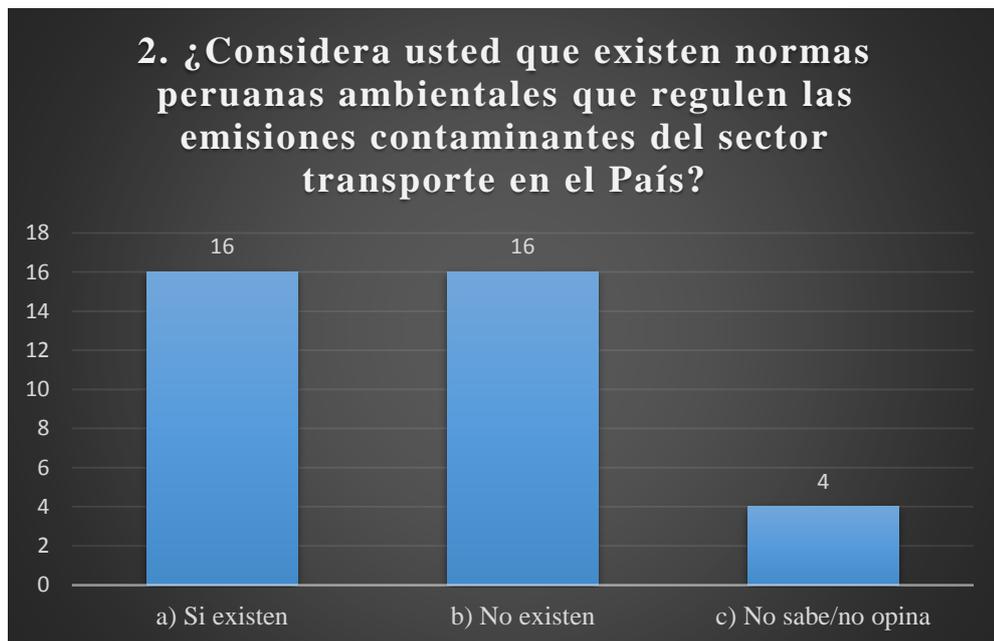
La Tabla 1 y Figura 1 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que resulta constitucional diseñar un impuesto que grave las emisiones contaminantes del sector Transporte en aras de una protección Jurídica Ambiental en Perú?

Se observa que el 78%, el cual corresponde a 28 de los encuestados indicaron que, si resulta constitucional, el 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados indicaron que no resulta constitucional y 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si resulta constitucional diseñar un impuesto que grave las emisiones contaminantes del sector transporte en aras de una protección Jurídica Ambiental en Perú, pues a lo largo de nuestra investigación se observó que son varios, constantes y perjudiciales los contaminantes provocados por el sector transporte, sobre todo en el parque industrial. Aunado a lo mencionado La Constitución Política del Perú, en el artículo 2º inciso 22, contempla el derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado, lo que se colige como la obligación del Estado así como de los ciudadanos a mantener aquellas condiciones indispensables para el desarrollo de la vida y los procesos ecológicos, por tanto, amparándonos en ese derecho fundamental se podría establecer la concepción del tributo para fines extra fiscales; de esa manera, se debe entender que la finalidad del tributo no es en todos los casos la de recaudar, sino también puede configurarse como una herramienta para contrarrestar la contaminación desde los propios orígenes de la emisión.

**Tabla 2**

<b>2. ¿Considera usted que existen normas peruanas ambientales que regulen las emisiones contaminantes del sector transporte en el País?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si existen	16	44%
b) No existen	17	47%
c) No sabe/no opina	3	9%
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

**Figura 2**

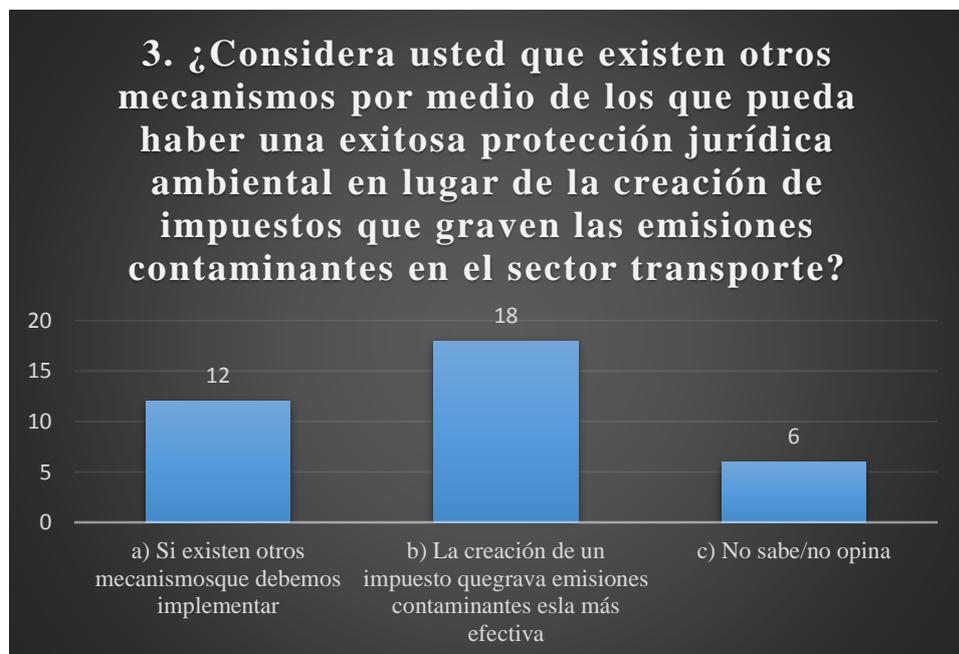
La Tabla 2 y Figura 2 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que existen normas peruanas ambientales que regulen las emisiones contaminantes del sector transporte en el País?

Se observa que el 44%, que corresponde a 16 de los encuestados, los cuales indicaron que, si existen, el 47%, el cual corresponde a 17 de los encuestados, que indicaron que no existen y 9%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, no existen normas peruanas ambientales que regulan las emisiones contaminantes dentro del sector transporte en la ciudad de Arequipa, pues observamos que frente a la contaminación que realizan las empresas de transporte, no existen normas peruanas ambientales efectivas que contribuyan a lograr una correcta indemnización por la contaminación causada. Esto resulta perjudicial pues la disciplina del Derecho Ambiental conlleva un deber, el cual se rige principalmente bajo el carácter trascendental y sagrado que posee la persona humana, de allí a que los Estados impongan el deber común de respetar el medio ambiente, pues ello genera implícitamente la protección de la integridad del ser humano. En tal sentido, tendrán vocación de perennidad aquellas relaciones jurídicas que tengan por objeto el ecosistema.

**Tabla 3**

<b>¿Considera usted que existen otros mecanismos por medio de los que pueda haber una exitosa protección jurídica ambiental en lugar de la creación de impuestos que graven las emisiones contaminantes en el sector transporte?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si existen otros mecanismos que debemos implementar	12	33%
b) La creación de un impuesto que grava emisiones contaminantes es la más efectiva	18	50%
c) No sabe/no opina	6	17%
Total	36	100%

**Figura 3**

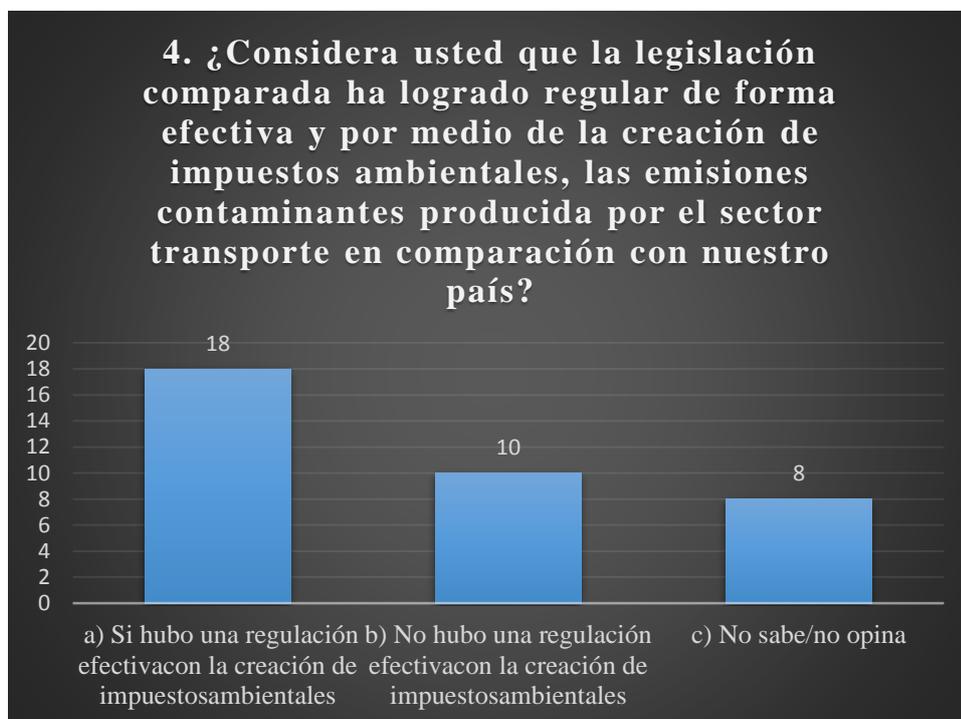
La Tabla 3 y Figura 3 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que existen otros mecanismos por medio de los que pueda haber una exitosa protección jurídica ambiental en lugar de la creación de impuestos que graven las emisiones contaminantes en el sector transporte?

Se observa que el 33%, que corresponde a 12 de los encuestados, los cuales indicaron que, si existen otros mecanismos que debemos implementar, el 50%, el cual corresponde a 18 de los encuestados, que indicaron que la creación de un impuesto que grava emisiones contaminantes es la más efectiva y 17%, el cual corresponde a 6 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, la creación de un impuesto que contribuye a gravar las emisiones contaminantes resultan efectivos para poder solventar los perjuicios que causan las empresas que trabajan dentro el sector transporte, siendo que contribuirá a que dichas empresas contaminen menos e implementen mejores políticas de protección ambiental. Aunado a ello debemos indicar que la tributación ambiental integrara un determinado tributo, el cual exige la configuración mínima de cuatro aspectos esenciales que son el aspecto material, aspecto personal, aspecto espacial y el aspecto temporal, los cuales deben formar parte de todo tributo ambiental desde conformación jurídico-técnica.

**Tabla 4**

4. ¿Considera usted que la legislación comparada ha logrado regular de forma efectiva y por medio de la creación de impuestos ambientales, las emisiones contaminantes producida por el sector transporte en comparación con nuestro país?	Frecuencia	Porcentaje
a) Si hubo una regulación efectiva con la creación de impuestos ambientales	18	50%
b) No hubo una regulación efectiva con la creación de impuestos ambientales	10	28%
c) No sabe/no opina	8	22%
Total	36	100%

**Figura 4**

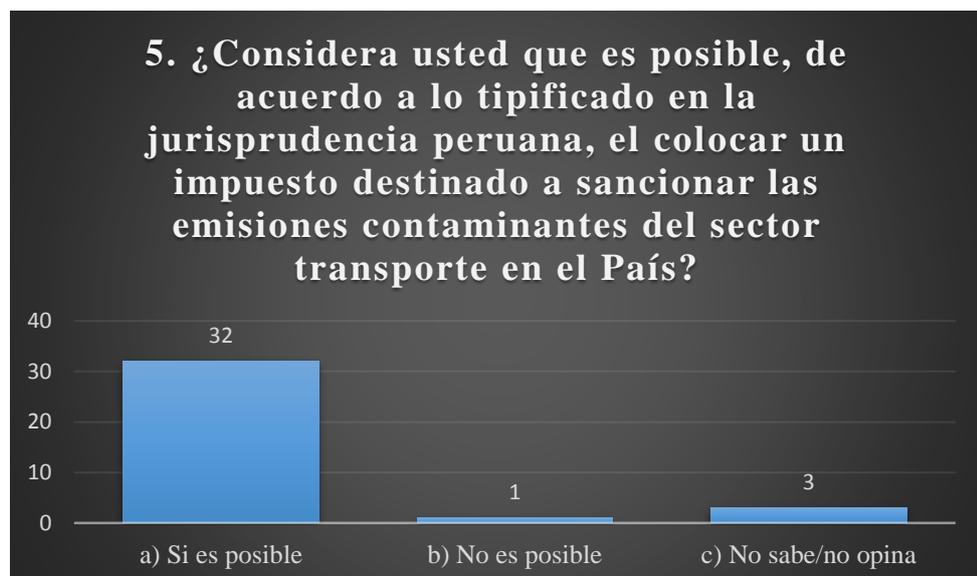
La Tabla 4 y Figura 4 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que la legislación comparada ha logrado regular de forma efectiva y por medio de la creación de impuestos ambientales, las emisiones contaminantes producida por el sector transporte en comparación con nuestro país?

Se observa que el 50%, que corresponde a 18 de los encuestados, los cuales indicaron que, si hubo una regulación efectiva con la creación de impuestos ambientales, el 28%, el cual corresponde a 10 de los encuestados, que indicaron que no hubo una regulación efectiva con la creación de impuestos ambientales y 22%, el cual corresponde a 8 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si hubo una regulación efectiva en varias legislaciones comparadas que tipificaron la creación de impuestos ambientales. Pues contribuyo a que las empresas tomen conciencia sobre los perjuicios y daños que causan a la sociedad, generando que tengan mejores políticas ambientales y dentro de las empresas integran mecanismos que contribuyan a disminuir la contaminación causada dentro del sector transporte.

**Tabla 5**

<b>5. ¿Considera usted que es posible, de acuerdo a lo tipificado en la jurisprudencia peruana, el colocar un impuesto destinado a sancionar las emisiones contaminantes del sector transporte en el País?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si es posible	32	89%
b) No es posible	1	3%
c) No sabe/no opina	3	8%
Total	36	100%

**Figura 5**

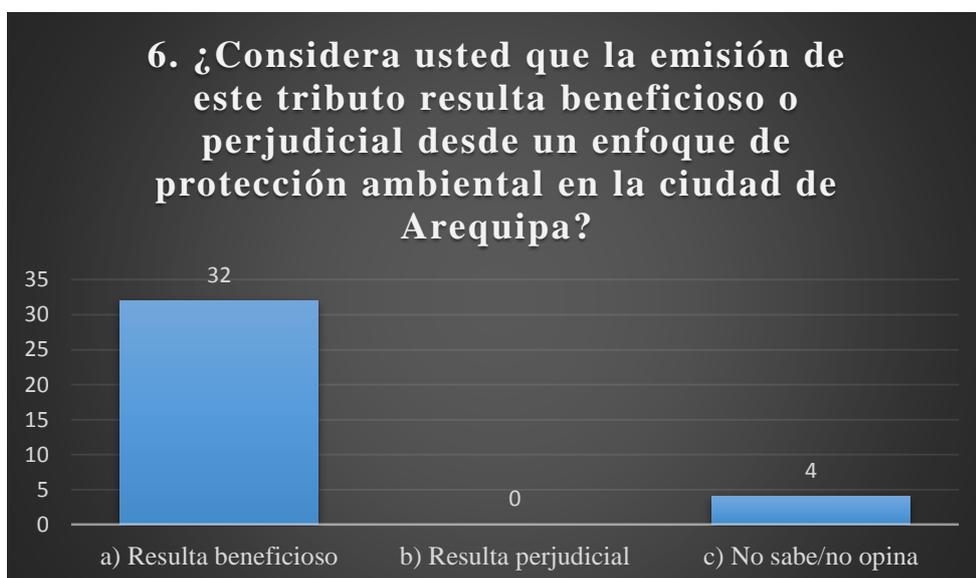
La Tabla 5 y Figura 5 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que es posible, de acuerdo a lo tipificado en la jurisprudencia peruana, el colocar un impuesto destinado a sancionar las emisiones contaminantes del sector transporte en el País?

Se observa que el 89%, que corresponde a 32 de los encuestados, los cuales indicaron que, si es posible, el 3%, el cual corresponde a 1 de los encuestados, que indicaron que no es posible y 8%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si es posible de conformidad a lo declarado en nuestra legislación, el colocar un impuesto destinado a sancionar las emisiones contaminantes del sector transporte en el país, por lo que es probable que resulte beneficioso también en nuestro país, aunque debemos de considerar las circunstancias propias de nuestra sociedad y de conformidad a ello poder implementar los procedimientos que regulen dicho impuesto. Además resultara necesario que los tributos ambientales se encuentren contenidos en el marco propio de los gravámenes con fines extra fiscales, cuyo rasgo principal se caracteriza por preponderar el bien común frente a la mera recaudación de impuestos en favor del Estado.

**Tabla 6**

<b>6. ¿Considera usted que la emisión de este tributo resulta beneficioso o perjudicial desde un enfoque de protección ambiental en la ciudad de Arequipa?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Resulta beneficioso	32	89%
b) Resulta perjudicial	0	0%
c) No sabe/no opina	4	11%
Total	36	100%

**Figura 6**

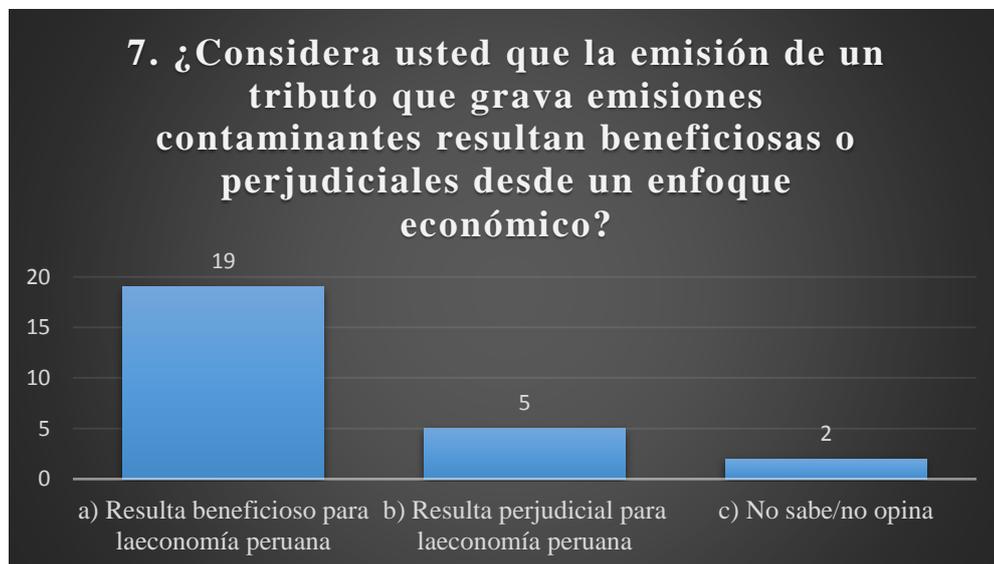
La Tabla 6 y Figura 6 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que la emisión de este tributo resulta beneficioso o perjudicial desde un enfoque de protección ambiental en la ciudad de Arequipa?

Se observa que el 89%, que corresponde a 32 de los encuestados, los cuales indicaron que, si resulta beneficioso, el 0%, el cual corresponde a 0 de los encuestados, que indicaron que resulta perjudicial y 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si resulta beneficioso la emisión de este tributo desde un enfoque de protección ambiental en la ciudad de Arequipa, pues como se observó a lo largo de nuestra investigación el sector transporte genera una amplia y peligrosa contaminación en la ciudad de Arequipa, sobre todo la que corresponde al parque industrial. Además los impuestos ambientales adquirirán relevancia en razón de desincentivar aquellas conductas contaminantes que despliegan los usuarios contribuyentes, ya sean personas naturales o jurídicas. Un claro ejemplo es el modelo tributario ambiental de Colombia, puesto que dicho Estado impone a los potenciales contribuyentes el cobro de una tasa retributiva que permite el diseño y realización de programas ambientales orientados a la comunidad, como es el de la manutención estable del personal encargado de velar por el ecosistema nacional, no obstante, esta clase de políticas no constituyen una prioridad para el gobierno central, pues han venido padeciendo paulatinamente una serie de recortes presupuestales

**Tabla 7**

<b>7. ¿Considera usted que la emisión de un tributo que grava emisiones contaminantes resultan beneficiosas o perjudiciales desde un enfoque económico?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Resulta beneficioso para la economía peruana	29	81%
b) Resulta perjudicial para la economía peruana	5	14%
c) No sabe/no opina	2	5%
Total	36	100%

**Figura 7**

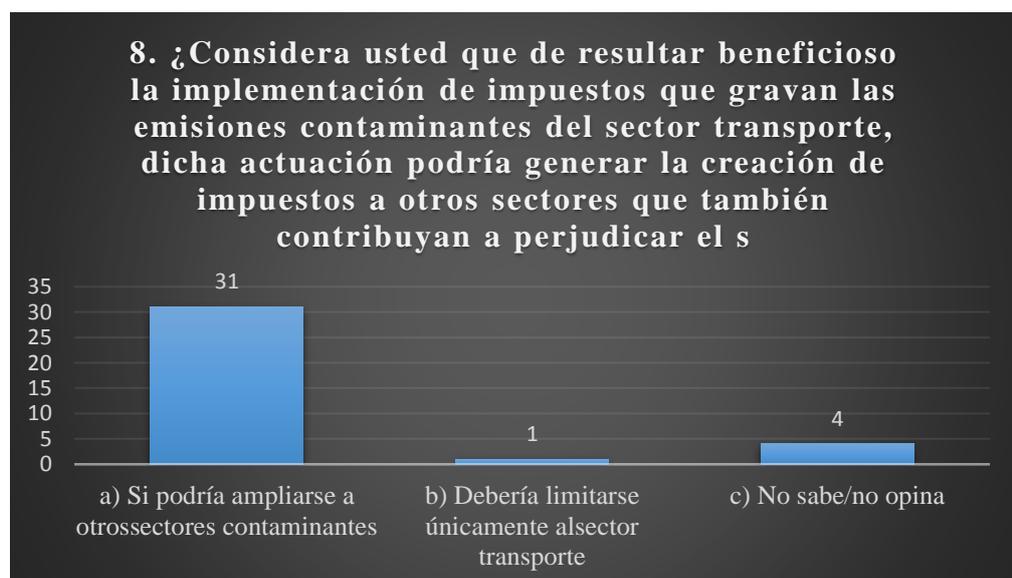
La Tabla 7 y Figura 7 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que la emisión de un tributo que grava emisiones contaminantes resultan beneficiosas o perjudiciales desde un enfoque económico?

Se observa que el 81%, que corresponde a 29 de los encuestados, los cuales indicaron que, si resulta beneficioso para la economía peruana, el 14%, el cual corresponde a 5 de los encuestados, que indicaron que resulta perjudicial para la economía peruana y 5%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, resulta beneficioso para la economía peruana la emisión de un tributo que grava emisiones contaminantes desde un enfoque económico, pues dicho tributo que deberá ser pagado por las empresas que generen contaminación puede ser utilizado para beneficio de los ciudadanos de Arequipa al implementarse mecanismos, políticas e infraestructura que mejore las condiciones de vida de la ciudad, además de implementar políticas ambientales que permitan que las empresas puedan tomar conciencia y tener un papel activo en la protección ambiental. Aunado a ello, resulta factible poder aplicar este tipo de políticas que entrelacen el sector económico con la tributación ambiental en el Perú, toda vez que la legislación nacional posibilita la implementación de un impuesto con finalidad extra fiscal y lo integra dentro del sector económico,

**Tabla 8**

<b>8. ¿Considera usted que de resultar beneficioso la implementación de impuestos que gravan las emisiones contaminantes del sector transporte, dicha actuación podría generar la creación de impuestos a otros sectores que también contribuyan a perjudicar el sector ambiental en la ciudad de Arequipa?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si podría ampliarse a otros sectores contaminantes	31	86%
b) Debería limitarse únicamente al sector transporte	1	3%
c) No sabe/no opina	4	11%
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

**Figura 8**

La Tabla 8 y Figura 8 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que de resultar beneficioso la implementación de impuestos que gravan las emisiones contaminantes del sector transporte, dicha actuación podría generar la creación de impuestos a otros sectores que también contribuyan a perjudicar el sector ambiental en la ciudad de Arequipa?

Se observa que el 86%, que corresponde a 31 de los encuestados, los cuales indicaron que, Si podría ampliarse a otros sectores contaminantes, el 3%, el cual corresponde a 1 de los encuestados, que indicaron que Debería limitarse únicamente al sector transporte y 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, la implementación de impuestos que gravan las emisiones contaminantes del sector transporte puede desencadenar en también se pueda implementar un impuesto en otros sectores (no solo el de transporte) que también generen gases contaminantes en la ciudad de Arequipa. Esto debido a que, a pesar que el sector transporte es uno de los sectores que más contamina en la ciudad, no es el único. El sector energético y el sector industrial componen uno de los principales contaminantes, sobre todo en el proceso de desecho de sus productos. Por lo que resulta necesario que pueda analizarse más a fondo y analizar la posibilidad de implementación de un impuesto que contribuya a regular y disminuir la emisión de gases contaminantes en Arequipa.

**Tabla 9**

<b>9. ¿Considera usted que se estarían vulnerando los derechos de los administrados sancionados en el sector transporte por la tipificación de este impuesto?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si resultan vulnerados los derechos de los administrados	4	11%
b) No resultan vulnerados los derechos de los administrados	28	78%
c) No sabe/no opina	4	11%
Total	36	100%

**Figura 9**

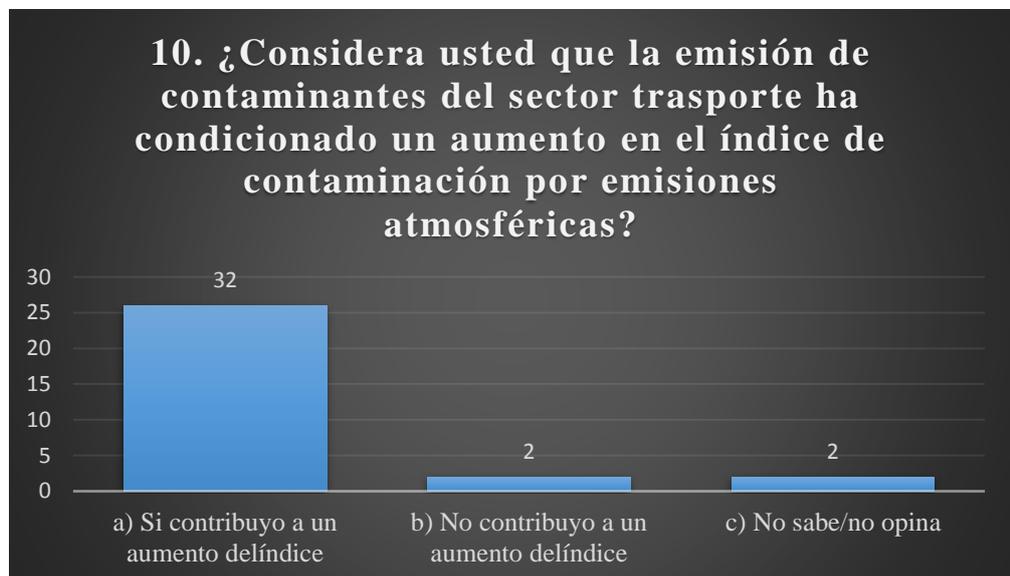
La Tabla 9 y Figura 9 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que se estarían vulnerando los derechos de los administrados sancionados en el sector transporte por la tipificación de este impuesto?

Se observa que el 78%, que corresponde a 28 de los encuestados, quienes indicaron que, No resultan vulnerados los derechos de los administrados, el 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que indicaron que, si resultan vulnerados los derechos de los administrados y 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que con la tipificación de un impuesto en el sector transporte no resultan vulnerando los derechos de los administrados, pues dicha implementación contribuirá a que las emisiones de gases contaminantes resulten menores, beneficiando la salud no solo de las personas que se encuentren laborando dentro del sector transporte, sino de toda la ciudad de Arequipa. Aunado a ello, debemos mencionar que la creación de impuestos contribuye a que se puedan ejecutar obras, como carreteras, asfaltado de pistas, mejoramiento de vías y cruces, entre otras; las cuales benefician al sector transporte al encontrar un mejoramiento en las vías por las que se desplazan.

**Tabla 10**

<b>10. ¿Considera usted que la emisión de contaminantes del sector transporte ha condicionado un aumento en el índice de contaminación por emisiones atmosféricas?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si contribuyo a un aumento del índice	32	89%
b) No contribuyo a un aumento del índice	2	6%
c) No sabe/no opina	2	5%
Total	36	100%

**Figura 10**

La Tabla 10 y Figura 10 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que la emisión de contaminantes del sector transporte ha condicionado un aumento en el índice de contaminación por emisiones atmosféricas?

Se observa que el 89%, que corresponde a 32 de los encuestados, los cuales indicaron que, si contribuyo a un aumento del índice, el 6%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que indicaron que no resulta beneficioso y 5%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, el aumento en el índice de contaminación por emisiones atmosféricas que hay en nuestra ciudad se ha visto reflejada por la masiva emisión de contaminantes realizada por el sector transporte, sobre todo por el parque industrial quienes, a falta de revisión de sus vehículos, movilización masiva sin cumplimiento de parámetros de cumplimiento obligatorio para el cuidado y correcto funcionamiento de los vehículos; han generado que la emisión de contaminantes sean mayores y se vaya acrecentando a través de los años, de esta forma resulta necesaria que haya una tributación que pueda limitar esta emisión pues, si los casos de contaminación y daño al medio ambiente si estuviesen gravados a través de un tributo ambiental tendrían un componente de limitación y fiscalización ambiental, de esta forma su recaudación va ir acrecentándose en el tiempo.

**Tabla 11**

<b>11. ¿Cuál considera usted que sea el ente responsable para recaudar este nuevo impuesto en el sector transporte?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) SUNAT	28	78%
b) OEFA	6	17%
c) Ninguno	2	5%
Total	36	100%

**Figura 11**

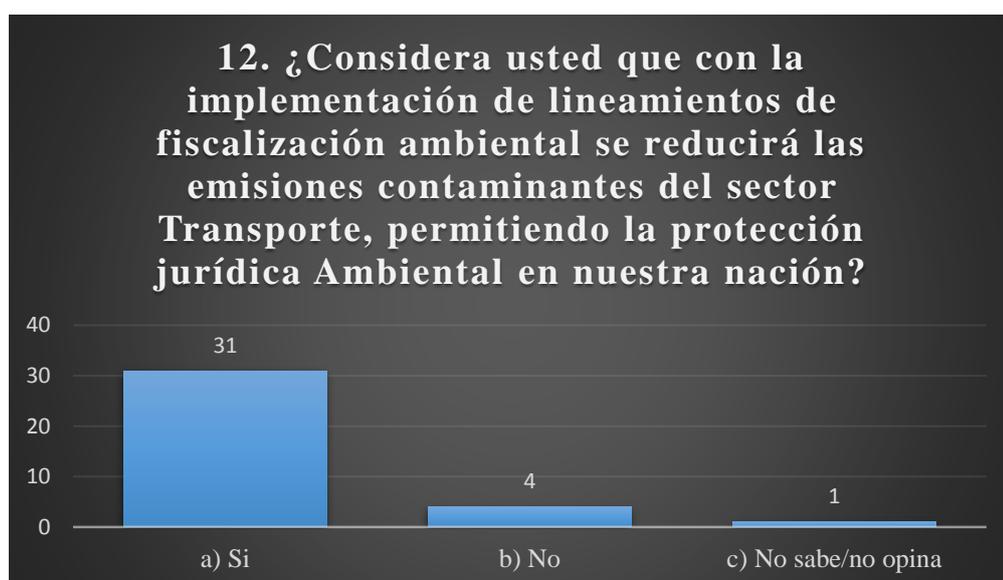
La Tabla 11 y Figura 11 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Cuál considera usted que sea el ente responsable para recaudar este nuevo impuesto en el sector transporte?

Se observa que el 78%, que corresponde a 28 de los encuestados, los cuales indicaron que, SUNAT, el 17%, el cual corresponde a 6 de los encuestados, que indicaron que OEFA y 5%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que respondieron que ninguno. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, el ente responsable para poder recaudar el nuevo impuesto dentro del sector transporte es la SUNAT, ya que dentro de las obligaciones propias de su función, dicho ente tiene como objetivo administrar los tributos del gobierno nacional y los conceptos tributarios y no tributarios que se le encarguen por Ley o de acuerdo a los convenios interinstitucionales que se celebren, proporcionando los recursos requeridos para la solvencia fiscal y la estabilidad, por lo que en comparación con otros entes, es el mas adecuado para cumplir esta función.

**Tabla 12**

<b>12. ¿Considera usted que con la implementación de lineamientos de fiscalización ambiental se reducirá las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en nuestra nación?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si	31	86%
b) No	4	11%
c) No sabe/no opina	1	3%
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

**Figura 12**

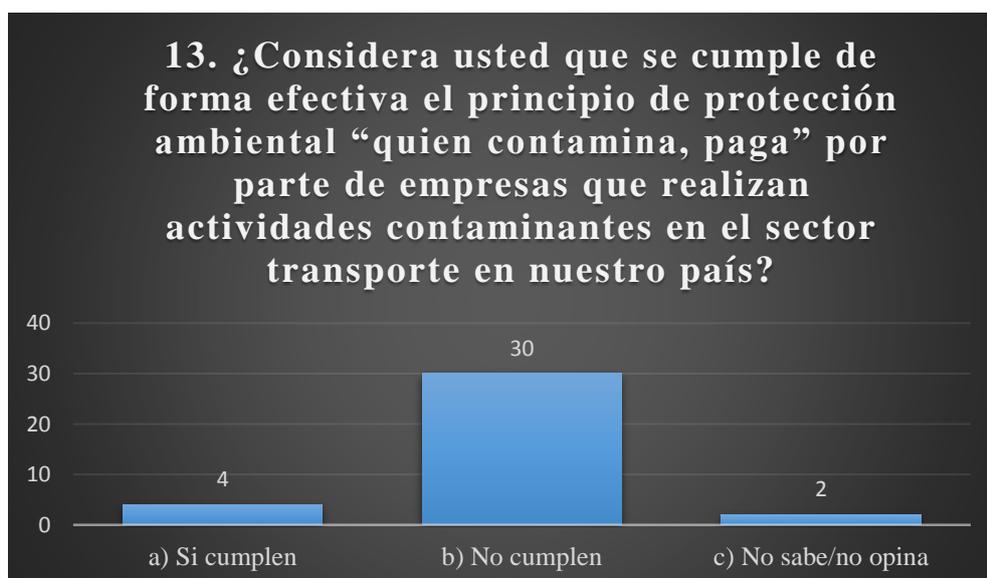
La Tabla 12 y Figura 12 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que con la implementación de lineamientos de fiscalización ambiental se reducirá las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en nuestra nación?

Se observa que el 86%, que corresponde a 31 de los encuestados, los cuales indicaron que, si, el 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que indicaron que no y 3%, el cual corresponde a 1 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, con la implementación de lineamientos de fiscalización ambiental si es posible que haya una reducción a las emisiones contaminantes generadas por el sector transporte, permitiendo de esta forma que en nuestra nación haya una protección jurídica ambiental. Dicha implementación además permitirá que puede desprenderse mayores lineamientos normativos de protección ambiental, no solo encuadrándonos en el sector transporte, sino en otros sectores que contaminan y terminan afectando nuestra ciudad. Además, los tributos ambientales no buscan exclusivamente sostener la existencia del Estado, sino que se configuran en esencia como medios de coerción que contrarresten conductas que arrastren el uso directo o indirecto de recursos nocivos para el ecosistema.

**Tabla 13**

<b>13. ¿Considera usted que se cumple de forma efectiva el principio de protección ambiental “quien contamina, paga” por parte de empresas que realizan actividades contaminantes en el sector transporte en nuestro país?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si cumplen	4	11%
b) No cumplen	30	83%
c) No sabe/no opina	2	6%
Total	36	100%

**Figura 13**

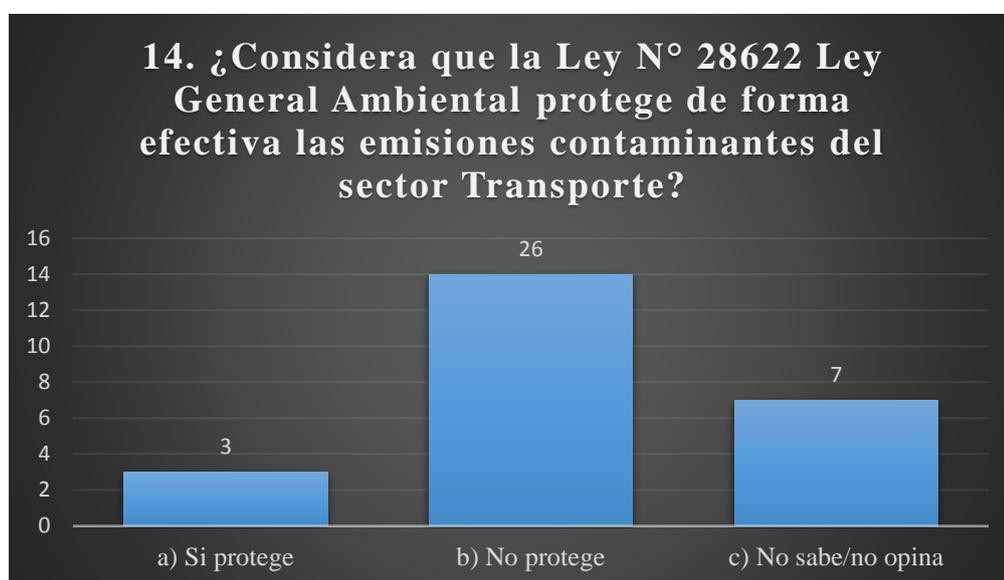
La Tabla 13 y Figura 13 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que se cumple de forma efectiva el principio de protección ambiental “quien contamina, paga” por parte de empresas que realizan actividades contaminantes en el sector transporte en nuestro país?

Se observa que el 83%, que corresponde a 30 de los encuestados, los cuales indicaron que, si cumplen, el 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que indicaron que no cumplen y 6%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, no se cumple de forma efectiva el principio de protección ambiental “quien contamina, paga” por parte de las empresas que realizan actividades contaminantes dentro del sector transporte en el Perú. Esto puede manifestarse ya que observamos que las empresas contaminantes del sector transporte continúan con emisiones de gases sin que hayan establecido políticas o reglamentos de reducción y fiscalización de la misma, ya que cuando las empresas son multadas por contaminación se les obliga además a establecer dentro de su empresa políticas de reducción de contaminantes, cosa que no se ha efectuado, pues cada vez se observa más emisiones contaminantes. De tal forma que, dicha política se encontrará amparada en los principios de acción preventiva y cautela, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente pues el principio de “quien contamina, paga” tiene como objetivo trazado, alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo en cuenta la numérica suma de supuestos existentes en las distintas regiones del continente.

**Tabla 14**

<b>14. ¿Considera que la Ley N° 28622 Ley General Ambiental protege de forma efectiva las emisiones contaminantes del sector Transporte?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si protégé	3	8%
b) No protégé	26	72%
c) No sabe/no opina	7	20%
Total	36	100%

**Figura 14**

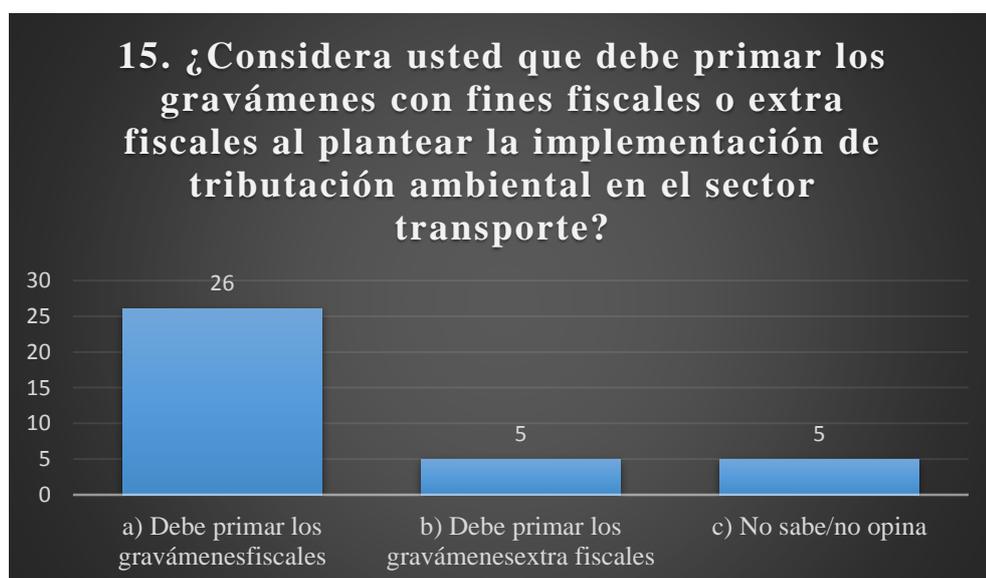
La Tabla 14 y Figura 14 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera que la Ley N° 28622 Ley General Ambiental protege de forma efectiva las emisiones contaminantes del sector Transporte?

Se observa que el 72%, que corresponde a 26 de los encuestados, los cuales indicaron que, no protege, el 8%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que indicaron que no resulta beneficioso y 20%, el cual corresponde a 7 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, la Ley N° 28622 Ley General Ambiental no protege de forma efectiva las emisiones contaminantes del sector transporte, esto se puede ver materializado en nuestra ciudad, pues observamos que cada año la emisión de gases contaminantes es mayor, no se establece políticas que contribuyan a disminuir o fiscalizar de forma efectiva dichos contaminantes, ni hay conciencia por parte de las empresas de transporte respecto a la reducción de contaminantes, sobre todo los generados por el parque industrial de nuestra ciudad. De tal forma que, en aras de garantizar la protección del medio ambiente, resulta evidente la admisibilidad constitucional de tributos de ordenación medioambiental, y más genéricamente de medidas de estímulo (deducciones) o desincentivo (recargos, restricciones a las deducciones) inspiradas en esta finalidad, siempre que concurra una mínima capacidad económica o riqueza, siquiera sea potencial, en los sujetos afectados.

**Tabla 15**

<b>15. ¿Considera usted que debe primar los gravámenes con fines fiscales o extra fiscales al plantear la implementación de tributación ambiental en el sector transporte?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Debe primar los gravámenes fiscales	26	72%
b) Debe primar los gravámenes extra fiscales	5	14%
c) No sabe/no opina	5	14%
Total	36	100%

**Figura 15**

La Tabla 15 y Figura 15 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que debe primar los gravámenes con fines fiscales o extra fiscales al plantear la implementación de tributación ambiental en el sector transporte?

Se observa que el 72%, que corresponde a 26 de los encuestados, los cuales indicaron que, Debe primar los gravámenes fiscales, el 14%, el cual corresponde a 5 de los encuestados, que indicaron que Debe primar los gravámenes extra fiscales y 14%, el cual corresponde a 5 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, debe de primar los gravámenes con fines fiscales pues dichos fines se enfocan en obtener recursos por parte del sector Público para poder cubrir las necesidades financieras. Dicha obtención contribuirá al desarrollo de la ciudad de Arequipa, al poder tener más ingresos para la creación de infraestructura, campañas, mecanismos de protección ambiental. Además, la cuantificación de la carga pecuniaria que ha de establecerse sobre el sujeto contaminante, recogerá los siguientes factores: la utilidad del uso de los bienes ambientales, los daños ocasionados y el coste que equivale a eludir la contaminación.

**Tabla 16**

<b>16. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a quienes realizan emisiones directamente contaminantes en el sector transporte?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si	30	83%
b) No	3	9%
c) No sabe/no opina	3	8%
Total	36	100%

**Figura 16**

La Tabla 16 y Figura 16 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a quienes realizan emisiones directamente contaminantes en el sector transporte?

Se observa que el 83%, que corresponde a 30 de los encuestados, los cuales indicaron que, si, el 9%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que indicaron que no y 8%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a las personas que generan emisiones directamente contaminantes en el sector transporte, esto en concordancia a lo descrito por principios ambientales al indicar que la acción contaminante debe ser resarcida por quien la provoco. De esta forma, la empresa de transporte que contamina es el principal responsable de lo producido, por lo que debe de disponerse una obligación de pago de tributos por el daño ocasionado en la ciudad. De esta forma su tributación de construir el nexo existente entre el deber de contribuir y la obligación que conllevan los poderes públicos conducentes a la protección del ecosistema; mientras que la finalidad con la tributación no será otra que la de distribuir las cargas tributarias ambientales, en aras de garantizar el derecho de la colectividad a disfrutar de un entorno saludable y digno.

**Tabla 17**

<b>17. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a todos los administrados del sector transporte que participan en la cadena de sujetos contaminantes?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si	26	72%
b) No	6	17%
c) No sabe/no opina	4	11%
Total	36	100%

**Figura 17**

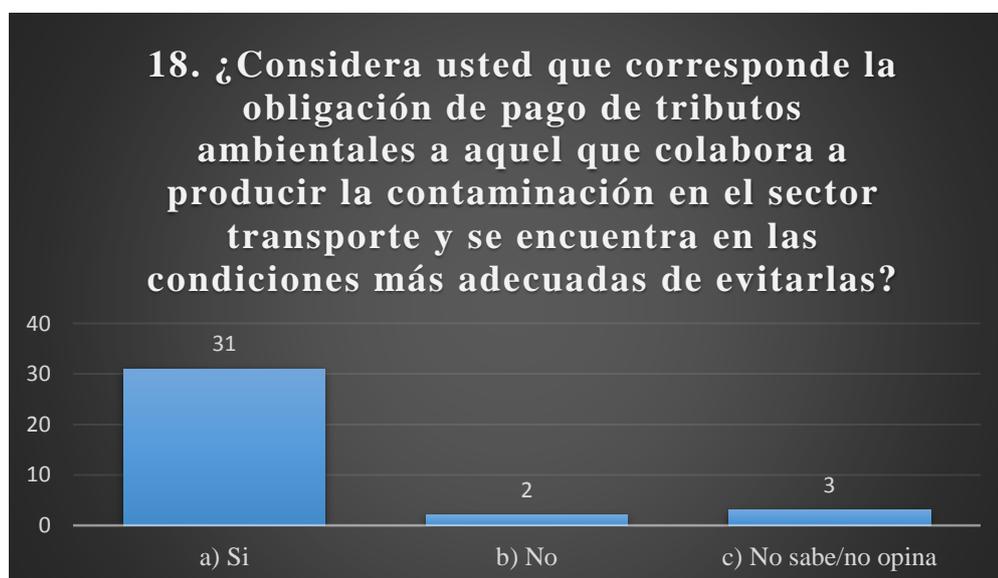
La Tabla 17 y Figura 17 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a todos los administrados del sector transporte que participan en la cadena de sujetos contaminantes?

Se observa que el 72%, que corresponde a 26 de los encuestados, los cuales indicaron que, si, el 17%, el cual corresponde a 6 de los encuestados, que indicaron que no y 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si es obligatorio el pago de tributos ambientales para todos los administrados del sector transporte que se encontrarían participando en la cadena de sujetos contaminantes, pues tal y como se indicó en párrafos anteriores, las empresas contaminantes que contribuyan a la creación y expansión de gases contaminantes, deben de ser responsables por las actuaciones cometidas y deben encontrarse obligados al pago de tributos como una medida de coerción por la contaminación causada en la ciudad.

**Tabla 18**

<b>18. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a aquel que colabora a producir la contaminación en el sector transporte y se encuentra en las condiciones más adecuadas de evitarlas?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si	31	86%
b) No	2	6%
c) No sabe/no opina	3	8%
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

**Figura 18**

La Tabla 18 y Figura 18 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a aquel que colabora a producir la contaminación en el sector transporte y se encuentra en las condiciones más adecuadas de evitarlas?

Se observa que el 86%, que corresponde a 31 de los encuestados, los cuales indicaron que, si resulta beneficioso, el 6%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que indicaron que no resulta beneficioso y 8%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, la obligación de pago de tributos ambientales corresponde a la persona o personas que colaboran en producir contaminación dentro del sector transporte y se encuentran en condiciones para evitarlo, pues si bien la responsabilidad principal debe recaer en la empresa contaminante, quienes colaboran con la emisión de gases contaminantes también deben de integrar una parte de la responsabilidad y aun mayor cuando pueden establecer medidas para evitar o limitar dicha contaminación pero no lo realizan. De esta forma la justificación de implementar un impuesto que grave las emisiones contaminantes realizadas por el sector transporte, recae en la propia necesidad de revertir las consecuencias generadas por los procesos productivos que requieren el uso de combustibles fósiles como el petróleo y la gasolina, así como la posesión de maquinaria disfuncional que emana gases con efecto invernadero (GEI) de forma irracional, en cualquiera de los casos, generando un impacto ambiental.

**Tabla 19**

<b>19. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales al productor de bienes del sector transporte cuyo consumo y producción contamina?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si	31	86%
b) No	2	6%
c) No sabe/no opina	3	8%
Total	36	100%

**Figura 19**

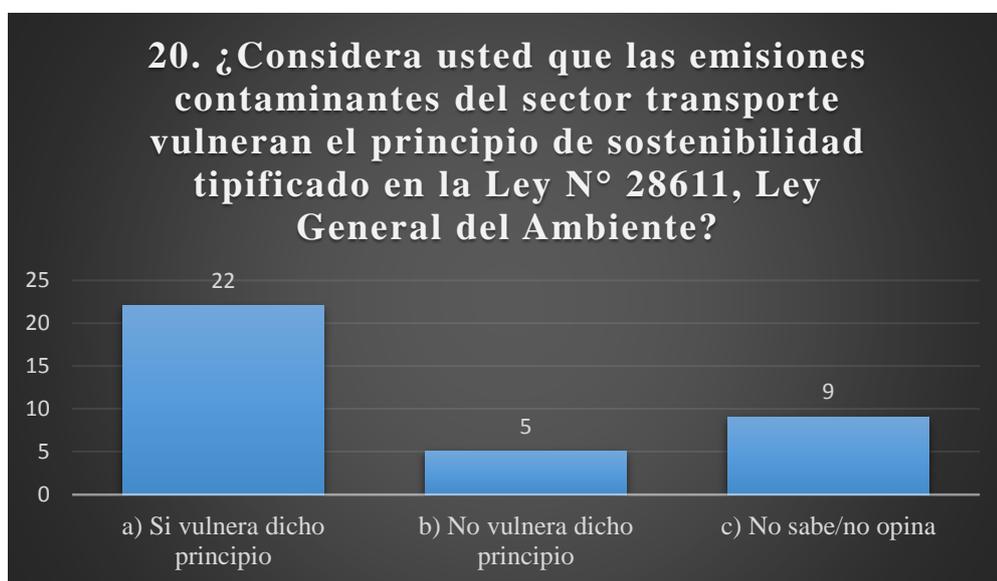
La Tabla 19 y Figura 19 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales al productor de bienes del sector transporte cuyo consumo y producción contamina?

Se observa que el 86%, que corresponde a 31 de los encuestados, los cuales indicaron que, si, el 6%, el cual corresponde a 2 de los encuestados, que indicaron que no y 8%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a los productores de bienes de sector transporte cuyo consumo y producción contamina, esto debido a que conjuntamente con las empresas que directamente lo hacen, se amplía el rango de contaminación al haber más entes que contaminan y producen gases contaminantes, cuando podrían prever o minimizar el alcance de la contaminación. Así mismo, configuración de un tributo ambiental sea establecida como hecho imponible al uso de materias y/o sustancias que repercuten negativamente sobre el medio ambiente o que ocasionan la actuación pública referente a la tutela medioambiental debe encuadrarse en que, el hecho originador del tributo ambiental se encontrara articulado por aquellas actividades humanas que se encuentren interconectadas con la degradación del medio ambiente, configurándose así, el criterio denominado “quien contamina, paga”.

**Tabla 20**

<b>20. ¿Considera usted que las emisiones contaminantes del sector transporte vulneran el principio de sostenibilidad tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si vulnera dicho principio	22	61%
b) No vulnera dicho principio	5	14%
c) No sabe/no opina	9	25%
Total	36	100%

**Figura 20**

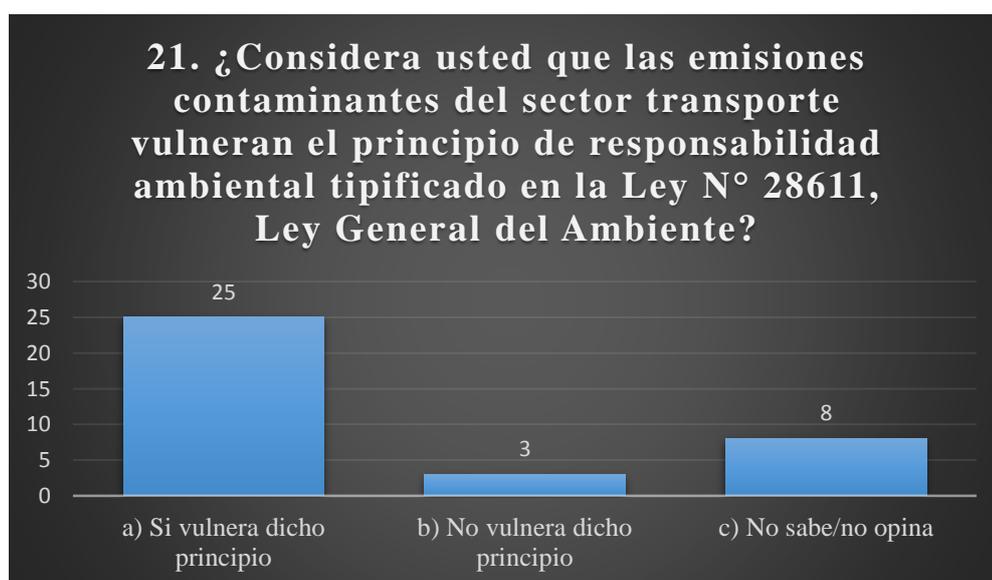
La Tabla 20 y Figura 20 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que las emisiones contaminantes del sector transporte vulneran el principio de sostenibilidad tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente?

Se observa que el 61%, que corresponde a 22 de los encuestados, los cuales indicaron que, si vulnera dicho principio, el 25%, el cual corresponde a 9 de los encuestados, que indicaron que no vulnera dicho principio y 14%, el cual corresponde a 5 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, las emisiones contaminantes dentro del sector transporte si estarían vulnerando el principio de sostenibilidad tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente ya que tal y como indica la doctrina peruana debe garantizarse a través de dicho principio el lograr un equilibrio social, económico y medioambiental, de tal forma que se garantice, su continuidad en el futuro. Siendo de esta forma que, las emisiones de contaminantes ocasionan que suceda todo lo contrario, que disminuya la sostenibilidad ambiental en nuestra ciudad. Además debemos indicar que nuestro marco normativo permite la inserción de instrumentos normativos que viabilizan eficazmente la protección del medio ambiente como un objetivo constitucional, por ende, la formulación de un impuesto ambiental responde a la necesidad de proteger el ecosistema desde las herramientas gestadas en el seno del Derecho. Aunado a ello, y sin el ánimo de caer en la redundancia, es factible inferir que la Constitución Política del Perú legitima la fiscalidad ambiental en amparo de perseguir una finalidad que reviste de pleno carácter constitucional.

**Tabla 21**

<b>21. ¿Considera usted que las emisiones contaminantes del sector transporte vulneran el principio de responsabilidad ambiental tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si vulnera dicho principio	25	69%
b) No vulnera dicho principio	3	8%
c) No sabe/no opina	8	23%
Total	36	100%

**Figura 21**

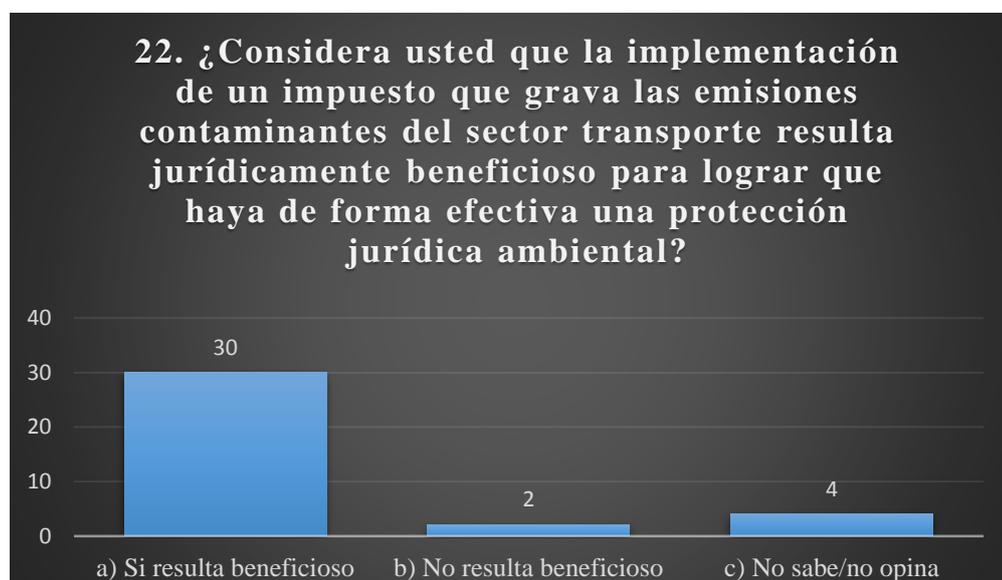
La Tabla 21 y Figura 21 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que las emisiones contaminantes del sector transporte vulneran el principio de responsabilidad ambiental tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente?

Se observa que el 69%, que corresponde a 25 de los encuestados, los cuales indicaron que, si resulta beneficioso, el 8%, el cual corresponde a 3 de los encuestados, que indicaron que no resulta beneficioso y 23%, el cual corresponde a 8 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, las emisiones contaminantes del sector transporte si se encontrarían vulnerando el principio de responsabilidad ambiental regulado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, pues cada empresa o persona que genere gases contaminantes debe asumir el costo de los riesgos o daños que genere sobre el ambiente, dicho principio no se encontraría cumpliendo pues observamos que cada vez son más las empresas de transporte que generan contaminantes sin que establezcan medidas o políticas que limiten, fiscalicen o contribuyan a disminuir la emisión de dichos contaminantes.

**Tabla 22**

<b>22. ¿Considera usted que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte resulta jurídicamente beneficioso para lograr que haya de forma efectiva una protección jurídica ambiental?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
a) Si resulta beneficioso	30	83%
b) No resulta beneficioso	2	6%
c) No sabe/no opina	4	11%
Total	36	100%

**Figura 22**

La Tabla 22 y Figura 22 muestra las respuestas de los encuestados frente a la interrogante: ¿Considera usted que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte resulta jurídicamente beneficioso para lograr que haya de forma efectiva una protección jurídica ambiental?

Se observa que el 83%, que corresponde a 30 de los encuestados, los cuales indicaron que, si resulta beneficioso, el 6%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que indicaron que no resulta beneficioso y 11%, el cual corresponde a 4 de los encuestados, que respondieron que no sabían/no opinaban al respecto. La suma de todos los porcentajes de los encuestados responde a 100%.

Los datos permiten concluir que la mayoría de encuestados considera que, si resulta beneficioso la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte para lograr que haya de forma efectiva una protección jurídica ambiental, pues a lo largo de nuestra investigación se observó que para mitigar la contaminación producida por el sector transporte y adoptar medidas que disminuyan dicha contaminación, resulta relevante que se tipifique la creación de un impuesto que grava dichas emisiones. Además, se encuentra enfocado en determinar la implementación de la tributación ambiental en el ordenamiento jurídico peruano, de modo que se logre desincentivar aquellas conductas humanas que generan una repercusión negativa en el medio ambiente a través de la emisión de gases nocivos para el ecosistema.

#### **4.4. COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS**

De conformidad a lo declarado por Moreno (2022), para que pueda ser posible la realización de una contrastación de hipótesis, resulta indispensable que dichas hipótesis sean sumergidas a distintas pruebas empíricas y pueda identificarse si verdaderamente existe una vinculación entre ellas y los objetivos que integraron la presente investigación. El autor también agrega que en diversos casos puede darse la posibilidad de que las hipótesis descritas no sean aceptadas, empero no por ello debemos concluir que la investigación perdió el sentido, sino que contribuirá a ampliar y profundizar el conocimiento de la investigación.

Continuando con lo descrito en párrafos anteriores, la tesista expresa que resulta necesario cumplir las siguientes etapas para que pueda desarrollarse de forma efectiva un contraste de hipótesis.

##### **a) Derivación de consecuencias observadas**

La hipótesis por medio de la derivación de consecuencias observadas fue sumergida bajo terminología jurídica y lo descrito por la normativa peruana, eso quiere decir que no fue observada de forma directa. Anexado a ello, se vincularon los mencionados términos con cuestionarios realizados a 36 abogados inscritos en el colegio de abogados de la ciudad de Arequipa, en donde se pudo probar la vinculación y efectividad de las hipótesis planteadas referentes a las figuras de emisiones contaminantes del sector transporte y protección jurídica ambiental.

##### **b) Disputa con la experiencia**

En esta etapa se cotejo los objetivos, hipótesis y planteamiento del problema de la presente investigación, de esta forma se cotejo el marco normativo peruano que versa sobre emisiones contaminantes del sector transporte y protección jurídica ambiental. En esta etapa resulto

trascendental la descripción del diseño de estudio y la ejecución de los instrumentos que fueron aplicados para la recolección de datos.

**c) Inferencia**

Una vez que fueron recolectados la información que verso sobre ambas variables, esta fue confrontada y expuesta a los resultados ya descritos, por decidiéndose de esa forma si la hipótesis resulto efectiva o no es aceptada sobre la base de interpretación de los cuestionarios realizados. De esta forma podemos indicar que en la presente investigación los datos si coincidieron con los propuestos por medio de la hipótesis, ya que es aceptada como verdadera.

#### **4.5. DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

La presente investigación tuvo como objetivo el Diseñar el Impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permita la protección Jurídica Ambiental en Arequipa. La hipótesis planteada en la investigación fue: La implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa.

En las tablas y figuras del 1 al 7 se observan los resultados de los instrumentos aplicados, así como la comprobación de las hipótesis, el análisis de estadísticas referente a los cuestionarios descritos por 36 abogados pertenecientes al colegio de abogados de Arequipa. De esta forma a través de todos los instrumentos empleados anteriormente se pudo comprobar las hipótesis empleadas, siendo que los resultados nos permiten inferir que. La implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte SI permitiría que haya una protección Jurídica Ambiental en Arequipa.

En los estudios que guardan relación con el estudio de Maldonado y Ochoa (2013), “Análisis a la tributación ambiental y sus incentivos fiscales para la protección del medio ambiente”, quien señala que para las personas de la tercera edad no existe exoneración o rebaja alguna del impuesto a la

contaminación vehicular, ya que en la Constitución Ecuatoriana menciona que las personas de la tercera edad tienen derecho a ser exoneradas de cualquier pago en materia tributaria. Mencionamos también que se exonera del impuesto a los vehículos como son buses, taxis, etc., que son los que más contaminan, por el contrario, quienes pagan el impuesto a la contaminación vehicular son los vehículos de uso particular. El impuesto verde solo aumenta el valor de la matrícula, pero no hace que los ciudadanos tomen conciencia en cuanto a la contaminación. De esta forma podemos indicar que la implementación de un impuesto ambiental para el sector transporte en Ecuador si ha resultado beneficioso y poder contribuir a que los ciudadanos tomen conciencia en cuanto a la contaminación que pueden generar.

Del mismo modo, guarda relación con la investigación de Mora (2013) “La tributación medioambiental: reflexiones en torno a la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del Estado” quien señala que el cuidado y protección ambiental en las últimas décadas ha ido tomando gran trascendencia, así las diferentes cumbres, conferencias y acuerdos han marcado un hito para que los diferentes países tomen conciencia del deterioro que provoca las diferentes actividades contaminantes que se realizan diariamente. De esta forma podemos indicar que el cuidado y la protección que debe de efectuarse para el sector ambiental en los últimos años ha ido tomando trascendencia, empero resulta importante que dicha protección sea tipificada y ejecutada en las normativas vigentes de cada país.

De esta forma, los antecedentes citados nos permiten comprobar la hipótesis de investigación: “La implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte si permite la protección Jurídica Ambiental en Arequipa”.

Así mismo se tuvo como primer objetivo específico el Determinar la forma en que las implementaciones de los impuestos ecológicos reducirían las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Arequipa. La hipótesis planteada en la investigación fue: La

implementación de los impuestos ecológicos si contribuye a reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Perú.

En las tablas y figuras del 8 al 12 se observan los resultados de los instrumentos aplicados, así como la comprobación de las hipótesis, el análisis de estadísticas referente a los cuestionarios descritos por 36 abogados pertenecientes al colegio de abogados de Arequipa. De esta forma a través de todos los instrumentos empleados anteriormente se pudo comprobar las hipótesis empleadas, siendo que los resultados nos permiten inferir que. La implementación de los impuestos ecológicos si contribuye a reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Perú.

De esta forma para comprobar la primera hipótesis resulta necesario el indicar el trabajo de Fernández (2016) quien en su investigación “Impuestos verdes en mercados regulados. Aplicación de un impuesto a las emisiones en el sistema eléctrico chileno. Universidad de Chile” expresa que los dueños de las unidades de generación termoeléctricas orientadas al mercado de potencia normalmente deberán pagar el impuesto a las emisiones, pero no asumir el costo que ello implica, ya que aquellos recursos les serán reembolsados por las empresas que efectúan retiros del sistema, y debido a que normalmente no efectúan retiros del sistema, no participarían tampoco en la distribución del pago asociado los costos que no son cubiertos por los costos marginales. Por lo que si lo comparamos con el caso peruano debemos agregar que con la creación de impuestos debemos de fiscalizar no a una empresa en particular, sino a todas las empresas que conforman la creación, producción y ejecución de gases contaminantes de modo que pueda disminuirse su afectación.

Aunado a ello debemos indicar que también guarda relación con la investigación de Palomino (2015) “La tributación como instrumento de desarrollo sostenible y protección medioambiental en el Perú: sector textil – 2013” al expresar que en el Perú, la explotación de los recursos naturales se realiza de manera depredatoria que no permite un desarrollo sostenible

dañando el aire, los suelos y el agua. Actualmente a éstas, se suman otras actividades como la industrialización y de servicios que no contribuyen al fisco para prevenir o reparar los daños generados.

De esta forma, los antecedentes citados nos permiten comprobar la hipótesis de investigación: “La implementación de los impuestos ecológicos si contribuye a reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Perú”.

Del mismo modo se tuvo como segundo objetivo específico el Determinar cuáles serían los elementos que integrarían el impuesto a implementar, mismo que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permitiría la protección Jurídica Ambiental en Perú. La hipótesis planteada en la investigación fue: Es probable que los elementos que integrarán el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte se encuentre conformado por el hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible.

En las tablas y figuras del 13 al 17 se observan los resultados de los instrumentos aplicados, así como la comprobación de las hipótesis, el análisis de estadísticas referente a los cuestionarios descritos por 36 abogados pertenecientes al colegio de abogados de Arequipa. De esta forma a través de todos los instrumentos empleados anteriormente se pudo comprobar las hipótesis empleadas, siendo que los resultados nos permiten inferir que. Es probable que los elementos que integrarán el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte se encuentre conformado por el hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible.

De esta forma el presente trabajo guarda relación con la investigación de Armas (2016) “Tratamiento de los tributos ambientales en el sistema jurídico latinoamericano y peruano y el respeto de los principios preventivos y precautorios” al expresar que en el Perú, no existe un respeto a razón de los principios preventivos, precautorios y de internalización de costo; motivo de ello es que tenemos una deficiente fiscalización de la administración tributaria medio ambiental que perjudica a nuestra sociedad. Actualmente en nuestra sociedad tenemos una ineficiente técnica procedimental con respecto del cobro

de los tributos ambientales a razón del aspecto recaudatorio, hechos impositivos y beneficio tributario. En la actualidad tenemos bastante experiencia latinoamericana, con respecto de la aplicación eficiente de la normatividad tributaria y el respeto de los principios ambientales, preventivo, precautorio e internalización de los costos.

De esta forma, los antecedentes citados nos permiten comprobar la hipótesis de investigación: “Los elementos que integrarán el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte se encuentre conformado por el hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible.”.

Finalmente se tuvo como tercer objetivo específico el Determinar cuáles serían los fundamentos jurídicos que serían base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte para la protección jurídica tributaria ambiental. La hipótesis planteada en la investigación fue: Los fundamentos jurídicos que serán base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes se encuentran conformados por los fundamentos jurídicos constitucionales, fundamentos jurídicos ambientales y fundamentos jurídicos tributarios.

En las tablas y figuras del 18 al 22 se observan los resultados de los instrumentos aplicados, así como la comprobación de las hipótesis, el análisis de estadísticas referente a los cuestionarios descritos por 36 abogados pertenecientes al colegio de abogados de Arequipa. De esta forma a través de todos los instrumentos empleados anteriormente se pudo comprobar las hipótesis empleadas, siendo que los resultados nos permiten inferir que. La implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte SI permitiría que haya una protección Jurídica Ambiental en Arequipa.

Podemos observar que guarda relación con la investigación de Santos (2019) “Estudio de los tributos ambientales en los países de la OCDE, con especial énfasis en la implementación en el Perú”, al expresar la necesidad de implementar tributos ambientales en el Perú como instrumento económico recomendado por la OCDE, siendo una alternativa de aumento de bienestar de

la población por la influencia en el cuidado del medioambiente peruano, los criterios que deben tomarse en cuenta para implementar los tributos destinados al cuidado del medioambiente, en primera parte por política pública o de Estado al momento de considerar política extrafiscal con finalidad ambiental de esta manera se integra en el sistema tributario los problemas ambientales; y en segunda parte la disposición legal para la creación de tributos ambientales es necesario ejercer facultades para crear tributos e iniciar una propuesta de reformas, como bien se expone en la Constitución Política del Perú y la Ley General del Ambiente como dispositivos base que facilitaran la progresión de la implementación de dichos tributos.

De esta forma, el antecedente citado permite comprobar la hipótesis de investigación: “Los fundamentos jurídicos que serán base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes se encuentran conformados por los fundamentos jurídicos constitucionales, fundamentos jurídicos ambientales y fundamentos jurídicos tributarios.

.”.

## CAPÍTULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1. CONCLUSIONES

**PRIMERA.** Se concluye que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte si permiten brindar una protección Jurídica Ambiental en Arequipa pues, tal y como fue desarrollado a lo largo del presente trabajo, observamos que el Perú actualmente no exige una protección jurídica ambiental efectiva debido a la incongruencia e ineficiencia proveniente de la Ley General del Ambiente, pues dicha normativa no desarrolla un marco tributario nacional que permita cumplir la Política Nacional Ambiental por lo que resulta efectivo el implementar un impuesto que grava las emisiones contaminantes, así mismo debemos señalar que la finalidad que tiene la creación de un tributo ambiental como el que planteamos en la investigación, no tiene como finalidad únicamente la recaudación de montos de carácter económico, sino que además tendrá una dimensión la extrafiscal, puesto que dicho tributo se enmarca dentro de los fines y objetivos que establece nuestra Carta Magna.

**SEGUNDA.** Se concluye que la implementación de los impuestos ecológicos va a reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Perú; esto debido a que para que los impuestos ecológicos sean integrados como un tributo en sí, debe de prestarse especial énfasis en la estructura que plantea aplicar, de modo que en ella se logre reflejar la finalidad de estimular la tutela eficaz del medio ambiente y la conducta responsable de preservar el ecosistema y la diversidad biológica. Aunado a ello debemos indicar que, si bien se plantea reducir las emisiones contaminantes provocadas por el sector transporte, para que se logre una protección jurídica ambiental debemos de ejecutar una estimación objetiva, siendo necesario que se incluyan incentivos para reducir la contaminación ambiental.

**TERCERA.** Se concluye que los elementos que serán necesarios para la aplicación del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permita la protección Jurídica Ambiental en Arequipa, corresponden ser la determinación del hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible; siendo estos elementos factibles de integración pues, el hecho imponible se encuentra integrado al ser cualquier acto de naturaleza económica que resulte susceptible de poder ser gravada con la imposición de un impuesto o una contribución que beneficia al Estado peruano; el sujeto pasivo se encuentra integrado al integrar el elemento personal del tributo, ya que dicho sujeto se encuentra obligado a efectuar la prestación del carácter tributario ambiental; finalmente la base imponible es añadida como elemento que integra el impuesto ambiental debido al valor numérico encima de la cual se emplea la tasa de tributo, de esta forma estos 3 elementos contribuyen para que pueda originarse, desarrollarse y ejecutarse el tributo que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte.

**CUARTA.** Se concluye que los fundamentos jurídicos que serán base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte son los fundamentos jurídicos constitucionales, fundamentos jurídicos ambientales y fundamentos jurídicos tributarios; pues tal como se observó a lo largo de todo el trabajo nuestra Carta Magna reconoce a la persona como el fin supremo de la sociedad y del Estado, privilegiando su derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado, así como al desarrollo de la vida (art. 2, inciso 22) del mismo modo el tribunal constitucional peruano por medio de la sentencia N°03343-2007-PA/TC expresa que el medio ambiente es un derecho que tenemos todas las personas a poder gozar, instando además a que dicho medio se preserve, conserve y proteja. Aunado a ello debemos indicar que como fundamento ambiental tenemos la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, la cual contiene los principios y normas básicas que garantizan el efectivo ejercicio del derecho a un ambiente saludable, equilibrado y correcto para el pleno desarrollo de la vida; finalmente el fundamento jurídico tributario se ve reflejado en el diseño

de marco tributario nacional, en el cual se considera los objetivos de Política Ambiental, encuadrándose dicha base tributaria en el principio general de “la persona natural o jurídica que contamina debe de pagar por el daño causado”, siendo que a diferencia de los impuestos que integra nuestro estado para distorsionar incentivos de carácter monetario, por medio de la imposición de impuestos ambientales se busca corregir el daño perpetrado, de modo que las sustancias y contaminantes nocivos para el medio ambiente que produzcan las empresas y/o personas, se encuentren dentro de estructuras de costos, y se interpongan y limite la producción dañina que los agentes puedan ocasionar.

## 5.2. RECOMENDACIONES

**PRIMERA.** Se recomienda integrar dentro de nuestro ordenamiento jurídico un proyecto de ley que permita la creación de un impuesto que grave las emisiones contaminantes del sector transporte, de modo que para que pueda protegerse de forma efectiva y jurídica el sector ambiental en el Perú, la creación de un impuesto ambiental como el plasmado en el presente trabajo resulta trascendental y un principal mecanismo de reducción de gases contaminantes por parte del sector transporte. Así mismo el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte deberá ser declarado y pagado por las personas naturales y personas jurídicas que prestan servicios de transporte particular y/o bajo régimen de concesión sujeto a regulación del sector público, ante la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y Aduanas.

**SEGUNDA.** Se recomienda que el Estado Peruano pueda establecer políticas, mecanismos, normativas que permitan que haya una mayor fiscalización al plantearse impuestos ecológicos, de modo que de forma efectiva pueda garantizarse la reducción de emisiones contaminantes para el sector transporte, así mismo los impuestos ecológicos deben de encontrarse acorde a la Constitución Política del Perú, y no transgredir ningún dispositivo legal del Ordenamiento Jurídico nacional.

**TERCERA.** Se recomienda que al tipificarse la implementación del impuesto ambiental que grave las emisiones contaminantes del sector transporte se garantice una protección jurídica ambiental en base a elementos de hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible, así mismo la Finalidad extrafiscal de la propuesta de Ley debe encontrarse orientada a salvaguardar el derecho que tiene todo ser humano a vivir y desarrollarse en un medio ambiente adecuado y equilibrado, desincentivando para ello, el uso de recursos que generen gases de efecto invernadero (GEI) por parte de las actividades que practica el Sector Transporte.

**CUARTA.** Se recomienda que los legisladores al plantear la implementación de un impuesto ambiental que grave las emisiones contaminantes del sector transporte puedan basarse en fundamentos jurídicos constitucionales de modo que no se vulnere ningún derecho fundamental; en fundamentos ambientales de conformidad a lo regulado en la Ley General de Ambiente y; en fundamentos tributarios que permitan diseñar de forma efectiva un marco tributario nacional como los que se establecen en el proyecto de ley que anexa la presente investigación.

**PROPUESTA LEGISLATIVA**  
**PROYECTO DE LEY**

**Proyecto de Ley del impuesto que grava las emisiones contaminantes del  
sector transporte para la protección jurídica ambiental**

**Artículo 1.- Objetivo y Finalidad de la Ley.**

La presente Ley tiene como propósito la creación de un impuesto ambiental destinado a gravar las emisiones contaminantes que son propagadas por las actividades desplegadas por el sector transporte.

La Finalidad extrafiscal de la presente Ley se encuentra orientada a salvaguardar el derecho que tiene todo ser humano a vivir y desarrollarse en un medio ambiente adecuado y equilibrado, desincentivando para ello, el uso de recursos que generen gases de efecto invernadero (GEI) por parte de las actividades que practica el Sector Transporte.

**Artículo 2.- Objeto Imponible.**

El objeto imponible se encuentra constituido por las emisiones contaminantes que son producidas por la actividad del Sector Transporte.

**Artículo 3.- Hecho Imponible.**

El hecho imponible se encuentra constituido por la emisión de los siguientes gases de efecto invernadero (GEI) que son producidos por el sector transporte:

- a) dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>),
- b) el metano (CH<sub>4</sub>),
- c) óxido nitroso (N<sub>2</sub>O),
- d) clorofluorocarbonos (CFC), y
- e) hexafluoruro (SF<sub>6</sub>).

**Artículo 4.- Sujeto activo.**

La Constitución Política del Perú le confiere al Estado la potestad tributaria, siendo este el sujeto activo en la imposición de cargas impositivas. A los efectos de la

presente Ley, la administración del impuesto que grava las emisiones del sector transporte para la protección jurídica ambiental se encuentra a cargo de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

**Artículo 5.- Sujeto pasivo.**

El sujeto pasivo lo constituyen las personas naturales y personas jurídicas que prestan servicios de transporte particular y/o bajo régimen de concesión sujeto a regulación del sector público. A estos efectos, las fuentes de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) se encuentran compuestas por:

- a) Quema de combustibles fósiles (fuente de dióxido de carbono, metano, y óxido nitroso),
- b) escapes de vehículos (fuente de metano), y
- c) Fugas de sistemas de aire acondicionado (fuente de clorofluorocarbonos y hexafluoruro de azufre) (2013).

**Artículo 6.- Exoneración.**

Se encuentran exonerados del pago de este impuesto, las personas naturales o jurídicas que en las actividades del sector transporte hagan uso de los siguientes vehículos:

- a) Vehículos terrestres destinados al servicio particular o público de salud,
- b) Vehículos eléctricos,
- c) vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad,
- d) vehículos que constituyen propiedad de la Policía Nacional del Perú y las Fuerzas Armadas, y
- e) vehículos destinados al uso exclusivo de las Entidades Públicas para la realización de sus actividades.

**Artículo 7.- Base Imponible.**

Se determina la base imponible en razón a las unidades de medida de Partículas por Millón (PPM) que son equivalentes a la suma de las cantidades de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), clorofluorocarbonos (CFC), y hexafluoruro (SF<sub>6</sub>) que son producidas por el Sector Transporte.

**Artículo 8.- Determinación de la base imponible.**

La base imponible se rige bajo el principio de <<quien contamina paga>>, calculándose en función a las cantidades de PPM de los gases contaminantes producidos por el Sector Transporte. Cuando el sujeto pasivo eludiese el cumplimiento de la legislación fiscal, afectando directamente la determinación de la base imponible, el cálculo de esta iniciará de oficio y se encontrará a cargo de la SUNAT mediante la vía administrativa.

**Artículo 9.- Tipo de Gravamen.**

El Tipo de Gravamen es progresivo, dado que este se encuentra supeditado a las variaciones de la base imponible. A estos efectos, el gravamen será proporcional a la base imponible cuantificada. La cuantía del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte es gradual y se aplica por la producción de emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), clorofluorocarbonos (CFC), y hexafluoruro (SF<sub>6</sub>).

**Artículo 10.- Nacimiento de la obligación tributaria.**

La obligación tributaria se origina cuando se configura el supuesto del hecho imponible; para estos efectos, dicha obligación nace en el momento en el que las actividades del Sector Transporte producen las emisiones contaminantes.

**Artículo 11.-**

El impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte es declarado y pagado por las personas naturales y personas jurídicas que prestan servicios de transporte particular y/o bajo régimen de concesión sujeto a regulación del sector público, ante la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y Aduanas. El importe concerniente al impuesto es cancelado en moneda nacional.

**Artículo 12.-**

El impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte constituye un ingreso al tesoro público y su administración le corresponde a la SUNAT.

**I. PRINCIPIOS QUE RIGEN LA CREACIÓN DEL IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL SECTOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURÍDICA AMBIENTAL**  
**Declaración de Rio sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. –**

**Principio 1:** Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

**Principio 8:** Para alcanzar el desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para todas las personas, los Estados deberían reducir y eliminar las modalidades de producción y consumo insostenibles.

**Principio 15:** Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades.

**Principio 16:** Las autoridades nacionales deberían procurar fomentar la internalización de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en PRINCIPIO, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales.

#### **Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano**

**Principio 6:** Debe ponerse fin a la descarga de sustancias tóxicas o de otras materias a la liberación de calor, en cantidades o concentraciones tales que el medio ambiente no puede neutralizarlas, para que no se causen daños graves o irreparables a los ecosistemas. Debe apoyarse la justa lucha de los pueblos de todos los países contra la contaminación.

## **II. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

La presente iniciativa legislativa no repercute en la Constitución Política del Perú, ni transgrede dispositivo legal alguno del Ordenamiento Jurídico nacional.

## **III. RELACIÓN DE LA NORMA CON EL SISTEMA INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE DERECHOS HUMANOS**

La presente iniciativa legislativa no colisiona con ningún tratado internacional en materia de Derechos Humanos.

## **IV. ANALISIS COSTO BENEFICIO**

La presente iniciativa legislativa no irroga costos, en contrario sensu, permitirá fortalecer el marco tributario ambiental al crearse un impuesto

destinado a gravar las emisiones contaminantes que son propagadas por el Sector Transporte, a la vez que se lograra atender el riesgo latente que supone la contaminación y el calentamiento global.

Sobre el particular, la propuesta permitirá desincentivar el uso indiscriminado de recursos que generan un impacto negativo en el medio ambiente, en aras de desacelerar toda conducta que sea nociva para el goce del derecho fundamental a vivir en un medio ambiente equilibrado y adecuado.

A estos efectos, la norma propuesta busca reducir la presencia de gases de efecto invernadero, tales como: dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), clorofluorocarbonos (CFC), y hexafluoruro (SF<sub>6</sub>)

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Abraham, E. (2004). *Fundamentos económicos para el cobro de derechos ambientales*. D.F. UNAM.

Accuatella, J. y Barcena, A. (2005). *Política fiscal y medio ambiente*. Santiago de Chile: UnitedNationsPubns.

AEMA (2005). Informe de la aema, impuestos ambientales-evolución reciente consultado en: [http://reports.es.eea.europa.eu/Storyline/es/prsenetation\\_es](http://reports.es.eea.europa.eu/Storyline/es/prsenetation_es).

Agencia Europea del Medioambiente (2020). Transporte. <https://www.eea.europa.eu/es/themes/transport/intro>

Altamirano (s/f.). *El derecho constitucional a un ambiente sano, derechos humanos y su vinculación con el derecho tributario*.

Alva, B. (2014). *Fortalecimiento de la Protección del Medio Ambiente y los Recursos Naturales en la Constitución peruana de 1993*. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego.

Andina (2020). MTC crea equipo de trabajo para reducir contaminación generada por transporte urbano. <https://andina.pe/agencia/noticia-mtc-crea-equipo-trabajo-para-reducir-contaminacion-generada-transporte-urbano-805142.aspx>

Armas, L. (2016). Tratamiento de los tributos ambientales en el sistema jurídico latinoamericano y peruano y el respeto de los principios preventivos y precautorios. (Tesis de grado). Universidad Autónoma de México-México. <http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/340/1/LUCIO%20EGUNDO,%20ARMAS%20RAMIREZ.pdf>.

Ataliba, G. (1987). *Hipótesis de Incidencia Tributaria*. Lima: Instituto Peruano de Derecho tributario.

Banco Interamericano de Desarrollo (2020). Cambio climático en el sector transporte. <https://www.iadb.org/es/ove/cambio-climatico-en-el-sector-transporte>

Basualdo, E. (2011). La tributación ambiental como instrumento, para la protección del medio ambiente. Recuperado de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/2316/Basualdo%20Salcedo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Bateson, G. (1992). *Pasos hacia una Ecología de la mente. Una aproximación revolucionaria a la Autocomprensión del hombre*. Editorial Planeta, Bs. As. Argentina.

Barros, K. (2015). *Los tributos como instrumentos para la regulación del consumo: el impuesto a los consumos especiales en el Ecuador*. Cuenca: Universidad de Cuenca.

Beltrán, J. y Ávila, J. (2013). Efectos de la tributación ambiental en la gestión del medio ambiente en Colombia. Universidad de Medellín – Colombia.

Bauman, Z. (2010). *Vida de Consumo*. Ciudad de Mexico: Fondo de Cultura Económica.

BBC, P. (2015). *¿Cómo se secó el Poopó, el segundo lago mas grande de Bolivia?* Londres: Portal digital del BBC.

Borrero Moro, C. (1999). *La tributación ambiental en España*. Madrid: Editorial TECNOS S.A.

Calle, I., & Escurra, J. (2009). *Manual de Capacitación: “Manual explicativo de tus derechos y deberes ambientales”*. Puerto Maldonado: Biblioteca Nacional del Perú.

Capra, F. (1993). *La trama de la vida*. Madrid: Cátedra.

Casado Ollero, G. (1991). *“Los fines no fiscales de los tributos”, Comentarios a la Ley General Tributaria y líneas para su reforma*. Madrid: Saiz de Bujanda.

Casado, A. (2016). *Impuestos Ambientales y Reforma Fiscal Verde*. Universidad del País Vasco.

CEPAL, P. (2017). *Medio Ambiente y Desarrollo: Derechos de acceso en asuntos ambientales en el Ecuador: Hacia el desarrollo de una actividad minera*. Santiago de Chile: Portal Web de las Naciones Unidas.

Congreso constituyente democrático, P. (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima: El peruano. Obtenido de [https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=100874&lang=es-ES&view=article&id=292](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100874&lang=es-ES&view=article&id=292)

Fernández, P. (2016). Impuestos verdes en mercados regulados. Aplicación de un impuesto a las emisiones en el sistema eléctrico chileno. (Tesis de maestría). Universidad de Chile. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/144451/Impuestos-verdes-en-mercados-regulados.pdf?sequence=1>.

Ferreira, I. Y. (2017). *Principios Fundamentales de la Tributación Ambiental*. Belo Horizonte: Veredas do Direito.

Figueroa Neri, A. (2005). *Tributos ambientales en México. Una revisión de su evolución y problemas*. Mexico: Boletín Mexicano de Derecho Comparado.

Gobierno del Perú, P. (2018). *Gob.pe*. Obtenido de Conocer los tributos en la Importación: <https://www.gob.pe/1139-conocer-los-tributos-en-la-importacion>

Instituto Nacional de Estadística e Informática, P. (2014). *Anuario de Estadísticas Ambientales*. Lima: Portal Web del INEI.

Jaquenod de Zsogon, S. (1991). *El derecho ambiental y sus principios rectores*. Madrid: Dykinson.

Jiménez, P. (2016). Impuestos y gravámenes ambientales en el mercado único (especial consideración sobre el caso español. (Tesis doctoral). Universidad de Jaén-España. <http://ruja.ujaen.es/bitstream/10953/757/1/9788416819485.pdf>

Ley N° 28611, P. (2005). *Ley General del Ambiente*. Lima: El Peruano. Obtenido de <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0-28611.pdf>

Maldonado, M. y Ochoa, J. (2013). Análisis a la tributación ambiental y sus incentivos fiscales para la protección del medio ambiente. (Tesis de grado). Universidad de Cuenca – Ecuador. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/4272/1/Tesis.pdf>.

Medina, M. (2012). La capacidad contributiva en los tributos medioambientales. (Tesis doctoral). Universidad de Salamanca, España. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=41594>

Mejía, C. (2008). Evolución y perspectivas del Derecho Ambiental Venezolano a la Luz de la Normativa Española. Universidad de Salamanca – España.

Messerschmidt, K. (1986). *UmweltabgabenalsRechtsproblem, SchriftenzumUmweltrecht*, Band 5, Duncker & Humblot, Berlin.

Ministerio del Ambiente (2009). Política Nacional del Ambiente.

Ministerio del Medio Ambiente (2015). Estudio de desempeño ambiental (2003-2013). <http://www.minam.gob.pe/esda/capitulo-6/>

Mogrovejo, J. (2017). El principio de quien contamina paga y la tributación medioambiental. una mirada del caso ecuatoriano (Tesis doctoral). Universidad Pública de Navarra. recuperado de <https://academica-e.unavarra.es/bitstream/handle/2454/27949/mogrovejo%20tesis%20ma.pdf?sequence=1&isallowed=y>

Mora, A. (2013). La tributación medioambiental: reflexiones en torno a la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del Estado. (Tesis de maestría). Universidad Andina Simón Bolívar-Colombia. <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3314/1/T1232-MDE-Mora-La%20tributaci%c3%b3n.pdf>.

Molina, P. (2000). *Derecho Tributario Ambiental: La introducción del interés ambiental en el ordenamiento tributario*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

Moreno Galindo, E. (8 de febrero de 2022). *Metodología de investigación, pautas para hacer Tesis*. Obtenido de <https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/>

Musgrave, R. A. y P. B. Musgrave (1991). *Hacienda Pública Teórica y Aplicada*. Quinta edición, McGraw-Hill/Interamericana,

Olivares Torres, J. J. (2015). *La responsabilidad civil por daños medioambientales: Las alteraciones medioambientales y su tutela preventivo-resarcitoria en el Código Civil Español*. Canarias: Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Obtenido de [https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/24370/4/0738536\\_00000\\_0000.pdf](https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/24370/4/0738536_00000_0000.pdf)

Navarro, M. (2019). El impuesto sobre las emisiones de fuentes fijas y su inserción en el sistema tributario chileno. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-68512019000100195](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-68512019000100195).

OECD (2009). *Oecd/eea database on instruments used for environmental policy and natural resources management*. <http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm>.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos - OECD (2005). *Glossary of Statistical Terms*. <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6437>. (Visitado el 23 de noviembre de 2010).

Oscanoa Ponce, B. F. (2016). *Impuesto a la emisión de gases contaminantes como instrumento jurídico para la protección del medio ambiente en el Perú*. Lima: Repositorio de la Universidad Mayor de San Marcos.

Palomino, V. (2015). *La tributación como instrumento de desarrollo sostenible y protección medioambiental en el Perú: sector textil – 2013*. (Tesis de maestría). Universidad de San Martín de Porres-Lima. [http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/handle/usmp/1948/palomino\\_gv.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/handle/usmp/1948/palomino_gv.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Prado, G. (2004). *La protección jurídica del medio ambiente* Universitas, núm. 107, 2004, pp. 85-100 Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.

Raygada, J. (2012). Tributos ambientales. (2012, par. Recuperado de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/jorgeraygadasotomayor/2012/07/12/tributos-medioambientales/>

Ramirez, M. (1985). *Derecho tributario sustancial y procedimental*. Bogota: Temis.

Rehbinder, E. (1996). *Regulación medioambiental mediante incentivos económicos fiscales en un sistema federalista*, en la obra colectiva dirigida por L. Parejo Alfonso, *Derecho medioambiental de la Unión Europea*, McGraw–Hill.

Rifkin, J. (2010). *La civilización empática. La carrera hacia una conciencia global en un mundo en crisis*. Ciudad de Mexico: Paidós.

Rodriguez Becerra, M. (2002). *Gestion ambiental en America Latina y el Caribe: Evolución, tendencias y principales practicas*. New York: Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de [http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/019857/Gestionambiental enA.L.yelC/GestionAmb..pdf](http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/019857/Gestionambiental%20enA.L.yelC/GestionAmb..pdf)

Rudnick, H. (2011). *Impuestos al carbono*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Salassa, R. (2016). Tributos Ambientales: La Aplicación Coordinada de los Principios Quien Contamina Paga y de Capacidad Contributiva *Revista Chilena de Derecho*, vol. 43, núm. 3, diciembre, 2016, pp. 1005-1030. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/1770/177049708010.pdf>

Santos, J. (2019). Estudio de los tributos ambientales en los países de la OCDE, con especial énfasis en la implementación en el Perú. (Tesis de grado). Universidad Tecnológica del Perú. Recuperado de [http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1975/1/Joel%20Santos\\_Tesis\\_Titulo%20Profesional\\_2019.pdf](http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1975/1/Joel%20Santos_Tesis_Titulo%20Profesional_2019.pdf)

Santos, J. (2019). Estudio de los tributos ambientales en los países de la OCDE, con especial énfasis en la implementación en el Perú. (Tesis de grado). Universidad Tecnológica del Perú. Recuperado de

[http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1975/1/Joel%20Santos\\_Tesis\\_Titulo%20Profesional\\_2019.pdf](http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1975/1/Joel%20Santos_Tesis_Titulo%20Profesional_2019.pdf)

Suárez, N. (2010). Tributos medioambientales como alternativa para disminuir el índice de contaminación de Chimbote – Perú. (tesis de doctorado). Recuperado de <http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5663/Tesis%20Doctorado%20-%20Nayrud%20Su%C3%A1rez%20S%C3%A1nchez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

SUNAT, P. (02 de marzo de 2021). *Emprender SUNAT*. Obtenido de Base imponible de IGV: <https://emprender.sunat.gob.pe/node/154>

Torres Diaz, S. (2020). *La Tributación Ambiental como medida de protección del medio ambiente en la región de Cajamarca periodo 2015-2018: Sector Minero*. Lima: Universidad de San Martín de Porres.

Valera, L. (2016). Introducción. ¿Qué es la ética ambiental? Desde sus raíces hacia el futuro. *Cuadernos de Bioética*, XXVII, 3, pp. 289-292

Valera, L. (2017). La necesaria presencia del ser humano en una verdadera perspectiva ecológica: bases antropológicas para una ecología humana. In: GOMES ALVIM, R.; MARQUES, J. (eds.). *As raízes da Ecologia Humana*. Maceió: SABEH, p. 17-33.

Vaquera, A. (1996). La tributación con fines ecológicos: el reciente gravamen francés para la protección del ambiente atmosférico", IF.

Viaña, J. R. (2017). *Estudio e los sujetos pasivos en el impuesto sobre sociedades*. Cataluña: Universidad Rovira i Virgili. Obtenido de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/663298/TESI.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Wilson, E. (1980). *Consiliencia*. Barcelona: Gutenberg.

Zamudio, C. (2019). La regulación del daño ambiental en el Perú y su aplicación por parte del Tribunal de Fiscalización Ambiental de la OEFA. (Tesis de segunda especialidad). Pontificia Universidad Católica del Perú.

## **ANEXOS**

## ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA	RECOMENDACIONES
<p><b>Problema principal</b></p> <p>¿Cómo la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permite la protección Jurídica Ambiental en Arequipa 2019-2020?</p>	<p><b>Objetivo general</b></p> <p>Determinar la manera en que la implementación de un Impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permitiría la protección Jurídica Ambiental en Arequipa.</p>	<p><b>Hipótesis general:</b></p> <p>Es probable que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte permita la protección Jurídica Ambiental en Arequipa</p>	<p><b>Variable independiente:</b> Diseño del Impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte provenientes del sector transporte en Arequipa.</p> <p><b>Categorías</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conceptualización epistemológica de la tributación ambiental</li> <li>• Fundamentos de la tributación ambiental: Impuesto que grava las emisiones</li> <li>• Principios fundamentales de la protección ambiental</li> </ul> <p><b>Variable dependiente</b> Protección jurídica ambiental</p> <p><b>Categorías</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La tributación ambiental en el Derecho Comparado</li> <li>• Los tributos ambientales</li> <li>• El sector transportes y normas relacionadas a las emisiones atmosféricas</li> </ul>	<p><b>Tipo de investigación:</b></p> <p>Básica, cualitativa y dogmática</p> <p><b>Diseño de investigación:</b></p> <p>no experimental y longitudinal.</p> <p><b>Ámbito de estudio:</b></p> <p>Derecho constitucional Arequipa 1993-actualidad</p> <p><b>Población:</b></p> <p>La población aplicable para el cuestionario se encuentra constituida por los abogados especialistas en Derecho Tributario y/o Ambiental inscritos en el Colegio Profesional de Abogados de Arequipa,</p> <p><b>Muestra:</b></p> <p>La muestra que construyo en la realización de la presente investigación se encuentra conformada por 32 abogados especialistas en Derecho Tributario y/o Ambiental</p> <p>Muestro no-experimental</p> <p><b>Técnicas de recolección de datos</b></p>	<p><b>PRIMERA.</b> Se recomienda integrar dentro de nuestro ordenamiento jurídico un proyecto de ley que permita la creación de un impuesto que grave las emisiones contaminantes del sector transporte, de modo que para que pueda protegerse de forma efectiva y jurídica el sector ambiental en el Perú, la creación de un impuesto ambiental como el plasmado en el presente trabajo resulta trascendental y un principal mecanismo de reducción de gases contaminantes por parte del sector transporte. Asi mismo el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte deberá ser declarado y pagado por las personas naturales y personas jurídicas que prestan servicios de transporte particular y/o bajo régimen de concesión sujeto a regulación del sector público, ante la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y Aduanas.</p> <p><b>SEGUNDA.</b> Se recomienda que el Estado Peruano pueda establecer políticas, mecanismos, normativas que permitan que haya una mayor fiscalización al plantearse impuestos ecológicos, de modo que</p>
<p><b>Problemas secundarios</b></p> <p>¿Cómo la implementación de los impuestos ecológicos reduciría las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en Arequipa 2019-2020?</p> <p>¿Cuáles son los elementos que integrarán el impuesto a implementar, que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permita la protección Jurídica Ambiental en Arequipa 2019-2020?</p> <p>¿Cuáles son los fundamentos jurídicos que serán base para la</p>	<p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>a) Determinar la forma en que las implementaciones de los impuestos ecológicos reducirían las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en el Arequipa.</p> <p>b) Determinar cuáles serían los elementos que integrarán el impuesto a implementar, mismo que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte que permitiría la protección</p>	<p><b>Hipótesis Especificas</b></p> <p>a) Es probable que la implementación de los impuestos ecológicos si contribuya a reducir las emisiones contaminantes del sector Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en Arequipa.</p> <p>b) Es probable que los elementos que integrarán el impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte se encuentre conformado por el hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible.</p>			

<p>elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector Transporte para la protección jurídica tributaria ambiental?</p>	<p>Jurídica Ambiental en Arequipa. c) Determinar cuáles serían los fundamentos jurídicos que serían base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte para la protección jurídica tributaria ambiental.</p>	<p>c) Es probable que los fundamentos jurídicos que serán base para la elaboración del impuesto que grava las emisiones contaminantes se encuentren conformados por los fundamentos jurídicos constitucionales, fundamentos jurídicos ambientales y fundamentos jurídicos tributarios.</p>		<p>Encuesta Análisis documental <b>Instrumentos</b> cuestionario Guía de análisis documental</p>	<p>de forma efectiva pueda garantizarse la reducción de emisiones contaminantes para el sector transporte, así mismo los impuestos ecológicos deben de encontrarse acorde a la Constitución Política del Perú, y no transgredir ningún dispositivo legal del Ordenamiento Jurídico nacional.</p> <p><b>TERCERA.</b> Se recomienda que al tipificarse la implementación del impuesto ambiental que grave las emisiones contaminantes del sector transporte se garantice una protección jurídica ambiental en base a elementos de hecho imponible, el sujeto pasivo y la base imponible, así mismo la Finalidad extrafiscal de la propuesta de Ley debe encontrarse orientada a salvaguardar el derecho que tiene todo ser humano a vivir y desarrollarse en un medio ambiente adecuado y equilibrado, desincentivando para ello, el uso de recursos que generen gases de efecto invernadero (GEI) por parte de las actividades que practica el Sector Transporte.</p> <p><b>CUARTA.</b> Se recomienda que los legisladores al plantear la implementación de un impuesto ambiental que grave las emisiones contaminantes del sector transporte puedan basarse en fundamentos</p>
---	---	--	--	--	--

					<p>jurídicos constitucionales de modo que no se vulnere ningún derecho fundamental; en fundamentos ambientales de conformidad a lo regulado en la Ley General de Ambiente y; en fundamentos tributarios que permitan diseñar de forma efectiva un marco tributario nacional como los que se establecen en el proyecto de ley que anexa la presente investigación.</p>
--	--	--	--	--	---



- 3. ¿Considera usted que existen otros mecanismos por medio de los que pueda haber una exitosa protección jurídica ambiental en lugar de la creación de impuestos que graven las emisiones contaminantes en el sector transporte?**
- a) Si existen otros mecanismos que debemos implementar
  - b) La creación de un impuesto que grava emisiones contaminantes es la más efectiva
  - c) No sabe/no opina
- 4. ¿Considera usted que la legislación comparada ha logrado regular de forma efectiva y por medio de la creación de impuestos ambientales, las emisiones contaminantes producida por el sector transporte en comparación con nuestro país?**
- a) Si hubo una regulación efectiva con la creación de impuestos ambientales
  - b) No hubo una regulación efectiva con la creación de impuestos ambientales
  - c) No sabe/no opina
- 5. ¿Considera usted que es posible, de acuerdo a lo tipificado en la jurisprudencia peruana, el colocar un impuesto destinado a sancionar las emisiones contaminantes del sector transporte en el País?**
- a) Si es posible
  - b) No es posible
  - c) No sabe/no opina
- 6. ¿Considera usted que la emisión de este tributo resulta beneficioso o perjudicial desde un enfoque de protección ambiental en la ciudad de Arequipa?**
- a) Resulta beneficioso
  - b) Resulta perjudicial
  - c) No sabe/no opina
- 7. ¿Considera usted que la emisión de un tributo que grava emisiones contaminantes resultan beneficiosas o perjudiciales desde un enfoque económico?**

- a) Resulta beneficioso para la economía peruana
  - b) Resulta perjudicial para la economía peruana
  - c) No sabe/no opina
- 8. ¿Considera usted que de resultar beneficioso la implementación de impuestos que gravan las emisiones contaminantes del sector transporte, dicha actuación podría generar la creación de impuestos a otros sectores que también contribuyan a perjudicar el sector ambiental en la ciudad de Arequipa?**
- a) Si podría ampliarse a otros sectores contaminantes
  - b) Debería limitarse únicamente al sector transporte
  - c) No sabe/no opina
- 9. ¿Considera usted que se estarían vulnerando los derechos de los administrados sancionados en el sector transporte por la tipificación de este impuesto?**
- a) Si resultan vulnerados los derechos de los administrados
  - b) No resultan vulnerados los derechos de los administrados
  - c) No sabe/no opina
- 10. ¿Considera usted que la emisión de contaminantes del sector transporte ha condicionado un aumento en el índice de contaminación por emisiones atmosféricas?**
- a) Si contribuyo a un aumento del índice
  - b) No contribuyo a un aumento del índice
  - c) No sabe/no opina
- 11. ¿Cuál considera usted que sea el ente responsable para recaudar este nuevo impuesto en el sector transporte?**
- a) SUNAT
  - b) OEFA
  - c) Ninguno/ Especifique .....
- 12. ¿Considera usted que con la implementación de lineamientos de fiscalización ambiental se reducirá las emisiones contaminantes del sector**

**Transporte, permitiendo la protección jurídica Ambiental en nuestra nación?**

- a) Si
- b) No
- c) No sabe/no opina

**13. ¿Considera usted que se cumple de forma efectiva el principio de protección ambiental “quien contamina, paga” por parte de empresas que realizan actividades contaminantes en el sector transporte en nuestro país?**

- a) Si cumplen
- b) No cumplen
- c) No sabe/no opina

**14. ¿Considera que la Ley N° 28622 Ley General Ambiental protege de forma efectiva las emisiones contaminantes del sector Transporte?**

- a) Si protege
- b) No protege
- c) No sabe/no opina

**15. ¿Considera usted que debe primar los gravámenes con fines fiscales o extra fiscales al plantear la implementación de tributación ambiental en el sector transporte?**

- a) Debe primar los gravámenes fiscales
- b) Debe primar los gravámenes extra fiscales
- c) No sabe/no opina

**16. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a quienes realizan emisiones directamente contaminantes en el sector transporte?**

- a) Si
- b) No
- c) No sabe/no opina

- 17. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a todos los administrados del sector transporte que participan en la cadena de sujetos contaminantes?**
- a) Si
  - b) No
  - c) No sabe/no opina
- 18. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales a aquel que colabora a producir la contaminación en el sector transporte y se encuentra en las condiciones más adecuadas de evitarlas?**
- a) Si
  - b) No
  - c) No sabe/no opina
- 19. ¿Considera usted que corresponde la obligación de pago de tributos ambientales al productor de bienes del sector transporte cuyo consumo y producción contamina?**
- a) Si
  - b) No
  - c) No sabe/no opina
- 20. ¿Considera usted que las emisiones contaminantes del sector transporte vulneran el principio de sostenibilidad tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente?**
- a) Si vulnera dicho principio
  - b) No vulnera dicho principio
  - c) No sabe/no opina
- 21. ¿Considera usted que las emisiones contaminantes del sector transporte vulneran el principio de responsabilidad ambiental tipificado en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente?**
- a) Si vulnera dicho principio
  - b) No vulnera dicho principio
  - c) No sabe/no opina

**22. ¿Considera usted que la implementación de un impuesto que grava las emisiones contaminantes del sector transporte resulta jurídicamente beneficioso para lograr que haya de forma efectiva una protección jurídica ambiental?**

- a) Si resulta beneficioso
- b) No resulta beneficioso
- c) No sabe/no opina

	<b>REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN</b> Aprobado por Resolución N° 018-2021-UPT-C.ESPG		Escuela de Postgrado
	Codificación RINV-ESPG/UPT	Versión 4.0	Vigencia desde 2021

### ANEXO 3: JUICIO DE EXPERTOS

#### INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

##### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y nombres del informante (Experto):
- 1.2. Grado Académico:
- 1.3. Profesión:
- 1.4. Institución donde labora:
- 1.5. Cargo que desempeña:
- 1.6. Denominación del instrumento:

---

#### CUESTIONARIO DE “IMPUESTO QUE GRAVA LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL SECTOR TRANSPORTE PARA LA PROTECCIÓN JURÍDICA AMBIENTAL, AREQUIPA 2019-2020”

- 1.7. Autor del instrumento:
- 1.8. Programa de postgrado:

##### II. VALIDACIÓN

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS Sobre los ítems del instrumento	Muy malo	Malo	Regular	Bueno	Muy bueno
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Estas formalidades con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					

<b>2. OBJETIVIDAD</b>	Están expresados en conductas observables, medibles.					
<b>3. CONSISTENCIA</b>	Existe una organización lógica en los contenidos y relación con la teoría					
<b>4. COHERENCIA</b>	Existe relación de los contenidos con los indicadores de la variable					
<b>5. PERTINENCIA</b>	Las categorías de respuestas y sus valores son apropiados					
<b>6. SUFICIENCIA</b>	Son suficientes la cantidad y calidad de ítems presentados en el instrumento					
<b>SUMATORIA PARCIAL</b>						
<b>SUMATORIA TOTAL</b>						

### III. RESULTADO DE LA VALIDACIÓN

**3.1. Valoración total cuantitativa:**

**3.2. Opinión: FAVORABLE: \_\_\_\_ DEBE MEJORAR: \_\_\_\_**

**NO FAVORABLE: \_\_\_\_**

**3.3. Observaciones:**

---



---

Tacna, 02 de noviembre del 2021

---

Firma