



UNIVERSIDAD
PRIVADA
DEL NORTE

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de Derecho y Ciencias Políticas

“CREACION DE UN IMPUESTOS POR EMISIONES CONTAMINATES POR EL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE LIMA”.

Trabajo de investigación para optar al grado de:

Bachiller en **Derecho y Ciencias Políticas**

Autor:

Alan Jesús Espinoza Hinojosa

Asesor:

Dra. Ana María Araujo Huerta

Lima - Perú

2019

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	3
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA	6
CAPÍTULO III. RESULTADOS	17
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	23
REFERENCIAS.....	25

RESUMEN

La presente investigación titulada "CREACION DE UN IMPUESTOS POR EMISIONES CONTAMINATES POR EL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE LIMA" está orientada a determinar la incidencia que ocurre entre la Tributación ambiental y la contaminación del parque automotor de la ciudad de Lima. El objetivo planteado es determinar la modificación del artículo 30° del Texto Único Ordenado, de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por el Decreto Supremo N°156-2004-EF, publicado el 15.11.2004 demostrar que la Tributación Ambiental influye de manera positiva en la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor de la ciudad de Lima. La investigación es de carácter longitudinal ya que se tomó información de varios años en aplicación de tributos ambientales en diferentes partes del mundo y de fuentes encargadas del tema, Las estadísticas tomadas a nivel de Lima por diferentes instituciones, Los resultados obtenidos permiten establecer la influencia entre la tributación ambiental y la contaminación en la ciudad de Lima, y sobre como su población reaccionaria a estas medidas.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

En nuestro estudio del derecho, tenemos una deuda personal y con la sociedad que nos despertó pero que, de algún modo, siempre ha estado presente desde que tuvimos conciencia de los derechos humanos colectivos.

El derecho a una sociedad limpia y sana son derechos colectivos, de naturaleza variable, ajustable, veremos las particularidades de cada conjunto urbano, y es que el derecho a la ciudad limpia nos lleva a la consecución de todos los derechos civiles políticos, económicos, sociales y culturales. Se dice de nuestras sociedades que han participado en la contaminación ambiental sin su voluntad pero llegamos a este punto donde salvaguardar la vida del planeta nos lleva a salvar nuestras propias vidas y de las futuras generaciones sin embargo, si antes no se tuvo conocimiento de una alternativa mejor que la lucha por la materialización del propio derecho, pues nunca hubo un medio a través del cual materializar eventuales iniciativas de responsabilidad social. El derecho a un ambiente limpio infiere, por tanto, un cambio en las estructuras políticas, administrativas y desee un enfoque de sostenibilidad, la cual debe ser llevada por los gobernantes de nuestras ciudades, a largo plazo, y en el más inmediato, un cambio en el contenido y producción de leyes y normas con afección urbanística. La naturaleza jurídica del término, más allá de su composición política, es evidente si su sentido práctico se pretende, y ¿Cuál es la opinión de los autores acerca de la emisión toxica automovilística en el mundo? De esta manera, se convierte en propósito metodológico destacar los elementos jurídicos y no sólo por razones obvias sino también por el especial empeño de dotar de fuerza con programas de sensibilización ambiental, Programas de educación ambiental, Y la importancia de colocar filtros que permitan reducir las emisiones contaminantes.

El objetivo de este trabajo es establecer de qué manera la inclusión de tributos medioambientales, en la legislación nacional y municipal, puede ser una alternativa para disminuir los índices de contaminación ambiental de la ciudad de Lima Como resultado de la tesis se analizará el efecto que tendrá la aplicación de tributos ambientales hacia el parque automotor y los beneficios que se obtendrá por dicho tributo.

Establecer normas ambientales que permitan una sostenibilidad de las actividades económicas en el Perú las cuales deben ser desarrolladas en un equilibrio con el derecho a las personas a gozar de un ambiente sano y apto para el desarrollo humano y que para las actividades productivas satisfagan necesidades y que estas no perjudiquen a las futuras generaciones ya que el estado no solo es el responsable de

preservarlos si no también cada uno de sus ciudadanos , es por ello que es fundamental establecer políticas que permita establecer un desarrollo en armonía con el medio ambiente .

La estructura de este trabajo de tesis está dividida en 3 capítulos y conclusiones:

Capítulo 1 Control de la contaminación mediante el uso de impuestos y licencias negociables.

Capítulo 2 El derecho comparado.

Capítulo 3 Compilación de Normas Ambientales en el Perú.

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

Tipo de Estudio

Se realizó una revisión sistemática de las investigaciones, la cual constituye “una herramienta científica que puede ser usada para resumir, extraer y comunicar los resultados e implicaciones de una cantidad de investigaciones que no se podrían administrar de otra forma” (Newell & Burnard, citado por Urra & Barría, 2010, pág. 3).

La presente revisión sistemática intenta reunir todo el conocimiento de las perspectivas jurídica y fáctica de la facultad discrecional de la administración tributaria, mediante los resultados obtenidos en diferentes estudios, a fin de ofrecer recomendaciones para la práctica e investigación futura. La pregunta de investigación establecida para conducir el proceso metodológico fue la siguiente: ¿Cuál es la opinión de los autores acerca de la emisión toxica automovilística en el mundo?

Estrategia de Recolección de la Información

Para garantizar el proceso de búsqueda se definieron las siguientes palabras clave de revisión a partir de la pregunta de investigación: contaminación vehicular, ecoimpuestos, Impuesto a la emisión de gases contaminantes, desarrollo sostenible; ecología; impuestos; medio ambiente. para la búsqueda utilizamos, Ebsco, Scielo, Google Académico, Google, teniendo como periodo de investigaciones desde el año 2010 hasta 2018, en idioma español, y lugar de publicación, países de Latinoamérica como Perú y México, España Suiza, Chile con un total de hallazgos de 10 publicaciones, recolectadas.

Proceso de Inclusión y Exclusión

Se Incluyeron en la revisión sistemática, considerando los criterios de publicaciones realizadas entre los años 2010 hasta 2018, idioma de la publicación, tipo de publicación (artículos, tesis y libros), así como el lugar donde fueron publicados;

Excluyéndose los artículos originales publicados antes del año 2008 o en otros idiomas por no cubrir el requisito de temporalidad, así como aquellas publicaciones realizadas en idioma distinto al español,

Población y Muestra

Verkehr y Umwelt.(2009) dice que en razón al fenómenos social y objeto de la presente investigación nos basamos como un enfoque del GEI (Gases de Efecto Invernadero), basándonos en el Enfoque Becker en el que se incorpora la población y la cantidad de

viajes por persona en cada modo de transporte, la distancia promedio de los viajes en cada modalidad, el grado de ocupación de los vehículos y el factor de emisión correspondiente a cada modalidad de transporte. Lo anterior se resume en la siguiente ecuación para cada modalidad:

$$\frac{\text{Emisiones}}{\text{día}} = \text{Personas} \times \frac{\text{viajes/día}}{\text{Persona}} \times \frac{\text{Persona - km}}{\text{viaje}} \times \frac{\text{Veh - km}}{\text{Persona - km}} \times \frac{\text{FE}}{\text{Veh - km}}$$

Donde:

$\frac{\text{Viajes/día}}{\text{Persona}}$:	Promedio de viajes diarios que realizan las personas en cada modo de transporte <i>i</i> .
$\frac{\text{Persona - km}}{\text{viaje}}$:	Distancia promedio de los viajes de las personas
$\frac{\text{Veh - km}}{\text{Persona - km}}$:	Inverso de la ocupación de los vehículos
$\frac{\text{FE}}{\text{Veh - km}}$:	Tasa de emisiones de CO2 por kilómetro recorrido en los distintos modos de transporte

Leyenda

Becker, Udo, Regine Gerike, und Matthias Winter. Grundwissen Verkehrsökologie. Dresden: Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt e.V., 2009.

En esta ecuación se encuentra la actividad de transporte en el promedio de viajes diarios, la distancia promedio de viaje y la ocupación, mientras que el factor de emisiones refleja la eficiencia de la modalidad de transporte correspondiente.

Para la estimación de las emisiones GEI en el año base bajo el enfoque *bottom-up* se empleó diversas fuentes de información, como el Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao de JICA (JICA, 2005) y su actualización (JICA, 2013), los informes Lima Cómo Vamos de los resultados sobre calidad de vida y datos de PROTRANSPORTE, entre las principales. Cabe aclarar que, dada la limitada información disponible al nivel de detalle requerido, en algunos casos fue necesario incorporar algunos supuestos a fin de complementar los cálculos. No obstante, estos pueden ser actualizados en la medida que se dispongan de encuestas y nuevos estudios que permitan obtener una mayor aproximación a los valores reales

Número de viajes por modo

JICA (2013). Argumenta que entre el 2004 y 2012 la modalidad de mayor crecimiento fueron los realizados en motocicleta, mototaxi y autos privados. Asimismo, el transporte en taxi colectivo fue la modalidad de transporte público de mayor crecimiento a la vez que la mayor disminución de viajes se dio en taxi, lo que se revela como síntoma del incremento de la informalidad en el sector.

La distribución modal de viajes para el año 2010 se aproxima a partir de los datos de los estudios de JICA para los años 2004 y 2012, asumiendo que entre estos años se mantiene una tendencia continua en cada modalidad.

Tabla 1. Distribución modal de los viajes diarios en Lima Metropolitana en un día, 2004-2012

Modalidad	2012	2004	2010 E/
Caminar	24.3%	25.4%	24.6%
Bicicleta	0.3%	0.5%	0.4%
Motocicleta	0.5%	0.2%	0.4%
Auto Privado	15.2%	11.2%	14.2%
Mototaxi	5.9%	3.6%	5.4%
Taxi	2.6%	5.5%	3.4%
Colectivo	1.5%	1.1%	1.4%
Combi	17.4%	22.9%	18.8%
Microbús	24.8%	18.6%	23.3%
Bus	5.6%	10.0%	6.7%
Metropolitano Alimentador	0.5% (*)	-	0.4%
Metropolitano troncal	1.2%	0.0%	0.6%
Tren	0.3%	0.0%	0.0%
Camión y Otros	0.2%	0.9%	0.4%
Total	100.0%	100.0%	100%

(*) Supuesto

Fuente: JICA (2013). Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao

Recorrido promedio por viaje

Para establecer los valores iniciales del recorrido por viaje de cada modalidad se toma la información de movilidad del Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao (JICA, 2005), a partir de la cual se estima que el recorrido promedio de los viajes realizados hacia el trabajo, colegio, negocios y otros destinos privados es de 0.6 km a pie y 1.9 km en bicicleta. Asimismo, dicho en estudio se indica que la distancia promedio de viaje es de 7.1 km, valor que es tomado como el correspondiente al transporte en motocicleta, auto privado, taxi, colectivo y transporte público convencional. Por otra parte, considerando que el Metropolitano inició operaciones en el segundo semestre de 2010, se asume que el recorrido por viaje en este servicio inició en 6 km.

En el caso de la mototaxi, se asume que al orientarse al transporte local de tramos más largos que los alcanzados caminando, pero relativamente cortos en comparación con los trayectos recorridos por vehículos mayores, la distancia recorrida en cada viaje es de 3.5 km.

En cuanto a las otras modalidades de transporte privado, correspondiente a los vehículos de carga, transporte especial, transporte de personal, se asume un recorrido promedio de 10 km por viaje.

Tabla 2. Distancia promedio de viaje, 2010

Modalidad	Km persona viaje	- /
A Pie	0.6	
Bicicleta	1.9	
Motocicleta	7.1	
Vehículo Privado	7.1	
Mototaxi	3.5 (*)	
Taxi	7.1	
Taxi Colectivo	7.1	
Combi	7.1	
Microbús	7.1	

Bus	7.1
Metropolitano alimentador	6 (*)
Metropolitano troncal	6 (*)
Otros - Modo Privado	10 (*)

(*) Supuesto

Fuente: JICA (2005). Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao. Tabla 3.4-7 y Pág. 3-42.

Tasa de ocupación vehicular (inversa)

Para estimar la inversa de la tasa de ocupación vehicular, se han considerado algunos supuestos sobre el número de pasajeros promedio en cada viaje, que se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 3. Promedio de personas en cada viaje, 2010

Modalidad	Personas
A Pie	1
Bicicleta	1
Motocicleta	1
Vehículo Privado	2
Mototaxi	1.5
Taxi	2
Taxi Colectivo	4
Combi	11
Microbús	25
Bus	33
Metropolitano alimentador	48
Metropolitano troncal	128
Otros - Modo Privado	1

Elaboración propia

En el caso particular de los buses del Metropolitano se asume que en promedio transportan al 80% de pasajeros que les permite su capacidad. De acuerdo a información de PROTRANSPORTE¹, los buses alimentadores tienen una capacidad de 40 a 80 pasajeros y en los buses troncales, de 160 pasajeros.

1.1.1. Factores de emisión

Walsh & Deuman International (2005) dicen que se estimaron factores de emisión por tipo de vehículo siguiendo la metodología de empleada para la construcción del inventario de emisiones sin Corredor Segregado de Alta Capacidad (Metropolitano), según la cual las emisiones de CO₂ dependen del consumo de combustible y las emisiones de monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (VOC) y material particulado (MP), que a su vez son una función de la velocidad del vehículo.

$$E_{CO_2} = 44.011 \times \frac{CC}{12.011 + 1.008r_{H:C}} - \frac{E_{CO}}{28.011} - \frac{E_{VOC}}{13.85} - \frac{E_{MP}}{12.011}$$

Donde:

CC: Consumo de combustible

ECO: Emisiones de CO

EVOC: Emisiones de VOC

EMP: Emisiones de MP

$r_{H:C}$: Relación entre hidrógeno y carbono presente en el combustible (1.8 en gasolina y 2 en diésel)

Ante la insuficiente información disponible para el año 2010 se toma como referencia datos de un estudio de tráfico y movilidad urbana de Marketwin para el año 2017², en el que se calcula la distancia promedio avanzada en 10 minutos equivalente a la velocidad de 15 km/h en Metropolitano, 12.6 km/h en auto y 12 km/h en combi. Apoyo Consultoría (2019) dice que además, de acuerdo al estudio de JICA, la velocidad promedio 2004 era de 16.8 km/h. A partir de estos valores se puede inferir que las siguientes velocidades promedio en 2010 se encontraron aproximadamente en los siguientes niveles:

Tabla 4. Velocidad promedio de viaje, 2010

Modalidad	Km/h
Motocicleta	13.5
Vehículo Privado	13.5
Mototaxi	13.5
Taxi	13.5

Taxi Colectivo	13.5
Combi	12.5
Microbús	12.5
Bus	12.5
Metropolitano alimentador	17.5
Metropolitano troncal	17.5
Otros - Modo Privado	12.5

Elaboración propia

Cantidad de vehículos

Marketwin (2017). Sustenta que la aproximación de la cantidad de vehículos para cada tipo se calcula tomando la proporción del número de vehículos en Lima Metropolitana del total nacional correspondiente a cada tipo vehicular. Esta proporción se obtiene con datos de un estudio de Apoyo Consultoría para la GIZ³ con datos del año 2017. En ausencia de información más cercana al año base, se asume que la participación de Lima Metropolitana en el parque circulante nacional no ha cambiado significativamente desde el inicio del periodo de análisis.

Tabla 5. Participación de Lima Metropolitana en el parque circulante nacional, 2017

Categoría vehicular	Lima Metropolitana	Perú	Participación
Automóvil	875,386	1,425,838	61%
Station wagon	155,610	267,153	58%
Camioneta pick-up	77,308	187,781	41%
Camioneta rural	382,353	591,893	65%
Camioneta panel	17,649	26,139	68%
Ómnibus	21,747	38,650	56%
Camión	56,770	128,964	44%
Remolcador	7,248	15,571	47%
Motocicleta	261,682	890,851	29%
Mototaxi	197,776	430,451	46%

Total	1,894,554	3,644,836	52%
-------	-----------	-----------	-----

Fuente: Apoyo Consultoría (2019). Sistematización de la estimación del parque vehicular de transporte terrestre circulante a nivel nacional. Estimación por principales ciudades. Tercer entregable. Componente

2.- Gestion (2019) dice que complementariamente a lo anterior, se toman los datos de la flota de transporte público regular y de servicios de taxis para asignar la cantidad de vehículos por modalidad de transporte.

Tabla 6. Datos de la flota de taxis y transporte regular

Descripción	Año	Número de vehículos	Fuente
Combi Lima	2010	9,682	Lima Cómo Vamos (2010). Primer Informe de Resultados sobre Calidad de Vida.
Microbús Lima	2010	13,087	
Ómnibus Lima	2010	2,806	
Taxis Lima	2010	117,054	
Taxis Lima	2011	120,997	Lima Cómo Vamos (2011). Segundo informe de Resultados sobre Calidad de Vida.
Taxis Lima	2012	123,221	Lima Cómo Vamos (2012). Tercer informe de Resultados sobre Calidad de Vida.
Metropolitano alimentador	2010	54	Lima Cómo Vamos (2011). Segundo informe de Resultados sobre Calidad de Vida.
Metropolitano troncal	2010	176	
Colectivo	2017	50,000	Juan Guillermo Lara. Taxis colectivos: peligro y caos de día y de noche. Artículo publicado el 06.03.2018. Diario El Comercio.

Elaboración propia

En cuanto a las modalidades inexistentes en 2010 pero existentes en la actualidad, como el caso de la línea 1 del tren de Lima que inició operaciones a partir del año 2012, se cuenta con los informes de resultados sobre calidad de vida 2012, 2013 y 2014 de Lima Cómo Vamos donde se muestra el número de trenes en dichos años (5, 12 y 19, respectivamente). Del mismo modo, el número de corredores complementarios, que iniciaron operaciones en 2014, se obtiene del Informe de resultados sobre calidad de vida 2015 de Lima Cómo Vamos.

En el caso de la línea 2 del tren de Lima que a la actualidad aun no inicia su funcionamiento, contaría con una flota de 25 trenes para la primera etapa⁴, dato que será incorporado al año correspondiente en que iniciaría operaciones según los escenarios de proyección explicados más adelante en el capítulo de proyecciones.

Finalmente de la información de la muestra obtenida de las emisiones de transporte en el año 2015 en Lima Metropolitana asciende a un total de Emisiones de 6,355.30 toneladas de CO₂, asimismo señalar que la muestra se tomó a nivel de Lima Metropolitana debido a que los vehículos transitan en los 43 distritos y 01 centro poblado, motivo por el cual no se puede tomar algunos distritos como muestra, si no el total.

Tabla 1

Estrategia de Búsqueda

Recursos	Criterios de inclusión	Criterios de Exclusión
Búsquedas en Portales de Base de Datos Hallazgos en publicaciones digitales de acceso abierto: Google, Repositorios de Universidades, Scielo, Redalyc.	Periodo: De 2010 a 2018 Tipo de publicación: artículos, tesis, y libros. Idioma:	Periodo antes al 2010 Tipos de Publicación: boletines de periódicos, reseñas, presentaciones multimedia. Idioma:

	Español	Inglés y otros.
	Lugar de publicación original:	
	Mundial	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2

Exclusión por periodo de publicación anterior al 2008

Autor	País	Año de la publicación	Breve Resumen
Sergio Aarón Hospinal Vargas	Perú	2017	Alcances e idoneidad de la facultad discrecional de la administración tributaria en relación con la facultad de recaudación, así como determinar los criterios establecidos por la ley del impuesto a la renta y la normatividad laboral.
Daniel Yacolca	Perú	2009	Derecho Tributario Ambiental , nos hace un estudio sobre la necesidad de los establecimientos ambientales en el Perú
Vicente René Encalada Encarnación – Sonia Caridad Ruiz Quesada	Ecuador	2017	Se dice que los impuestos verdes son una fuente de financiamiento para el Gobierno, pero, sobre todo, son una alternativa para la construcción de la ciudadanía ambiental responsable.

Fuente: Elaboración propia

Proceso de Selección

Se identificaron las causas objetivas de exclusión e inclusión, debidamente detalladas en la Tabla 1, luego se descartaron 2 publicaciones por estar fuera del alcance temporal (2008 al 2018), luego se realizó una lectura de resúmenes, índices, para comprobar lugar, tipo, contenido de publicación; y se procedió a seleccionar la literatura jurídica mediante una lectura completa.

Proceso de Revisión

Toda la literatura seleccionada se realizó a través del procedimiento antes descrito, y fueron analizados, realizando dos lecturas completas de las mismas. Para anotar la información, se empleó un procedimiento que consistió en anotar los siguientes campos: autores, año de publicación, país de publicación original, breve resumen de la revisión sistemática y fuente.

Criterios de inclusión y exclusión.- En este estudio no se incluye información que pasa de 10 años, en idioma inglés, Se incluye información de menos de 10 años, en idioma español.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

Selección de estudios.- De toda la información recopilada en la paginas Ebsco, Scielo, Google Académico se han encontrado 10 de autores que tratan de este tema.

Fuente	Diseño Metodológico	País	Breve Resumen
<i>Hugh Rudnick et al. 2010</i>	Publicación	Chile	Impuesto al carbonó, explicando la situación coyuntural en chile por la contaminación del dióxido de carbono
<i>Daniel Yacolca 2009</i>	Libro	Perú	Derecho Tributario Ambiental , nos hace un estudio sobre la necesidad de los establecimientos ambientales en el Perú
<i>Marisol Espinoza Cruz 2014</i>	Libro	Perú	Compilación de Normas Ambientales en el Perú , sobre los últimos 20 años de la legislación Ambiental
<i>Mathieu Duran, 2015</i>	Libro	Perú	Residuos y Desagües geografía Limeña
<i>Organización Panamericana</i>			

<i>de la Salud en América Latina y El caribe,2005</i>		Organismo Internacional	
<i>Antonio Lopez, 2013</i>	Publicación	España	Tributación Medio Ambiental en España a nivel subcentral
<i>Tomás J. López-Guzmán Guzmán Sandra María Sánchez Cañizares 2009</i>	Publicación	España	Fiscalidad autonómica y medio ambiente. Una reflexión en torno al impuesto andaluz que grava la contaminación atmosférica

Características de los estudios

Fuente	Diseño Metodológico	País	Características
<i>Hugh Rudnick et al. 2010</i>	Publicación	Chile	En su publicación "Impuestos al Carbono" nos da una síntesis respecto a las características del fenómeno del calentamiento global, así como los beneficios y/o críticas respecto a los impuestos ambientales. Además nos explica la situación coyuntural en Chile respecto a la contaminación producida por las emisiones de dióxido de carbono.
<i>Daniel Yacolca 2009</i>	Libro	Perú	En su libro de "Derecho Tributario Ambiental" nos hace un estudio sobre la necesidad del establecimiento de los tributos ambientales en el Perú, en donde nos explica la doctrina, la normatividad peruana, los principios y límites que abordan a los tributos ambientales, la experiencia internacional de España e Italia, así como la exposición de propuestas de tributos ambientales que podrían implementarse en nuestro país.

<i>Marisol Espinoza Cruz</i> 2014	Libro	Perú	En su libro Marisol, nos toca los casos emblemáticos en materia ambiental , como también la legislación ambiental suscitada en los últimos 20 años
<i>Mathieu Duran,</i> 2015	Libro	Perú	Este libre ofrece una cartografía a través de problemas ambientales en la ciudad de lima, con ese objetivo también se identifican las bases del ordenamiento territorial de la capital peruana, enfocado en la dualidad entre ideas de vulnerabilidad y sostenibilidad
<i>Organización Panamericana de la Salud en América Latina y El caribe,</i> 2005	Pagina	Organismo Internacional	Este documento fue preparado por José María Fanelli, Isabel López Azcúnaga, ambos consultores de la Unidad de Cambio Climático de la División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos, y Juan Pablo Jiménez, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Desarrollo Económico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y cuenta con el financiamiento de la Unión Europea, a través del Programa EUROCLIMA (CEC/14/001).
<i>Antonio Lopez,</i> 2013	Publicación	España	En este trabajo se analiza el papel de la tributación como instrumento para la protección del medio ambiente. De forma específica se estudian las figuras de los tributos ambientales gestionados por Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, tomando en consideración los resultados de recaudación en el ejercicio 2010.

Análisis –Global de los estudios

Autor	País	Año de la publicación	Análisis
Sergio Aarón Hospinal Vargas	Perú	2017	Los instrumentos económicos son los más efectivos al momento de combatir problemas medioambientales ya que se cuenta con diferentes medidas para la corrección de conductas.
Daniel Yacolca	Perú	2009	Plantea una propuesta de aplicación de tributos medioambientales en nuestro país, teniendo en cuenta la experiencia de países de la Unión Europea y de los Estados Unidos, donde son aplicados desde hace mucho tiempo. Dichas experiencias demuestran que es una herramienta eficaz frente a la contaminación.
Marisol Espinoza Cruz	Perú		Los temas de medio ambiente deben ser abordados por diversos ángulos de la sociedad con la finalidad de evitar el desgaste del planeta y desastres naturales que dañan a la humanidad. Hizo un llamado a la sociedad peruana a fin de crear conciencia sobre esta realidad, así como fomentar la educación sobre el cambio climático, entre otros factores que afectan al medio ambiente.

Mathieu Duran,	Perú	2015	Analizar la gestión de residuos desde el enfoque de la vulnerabilidad permite evidenciar la producción de espacios operada por la gestión de los residuos, así como las lógicas espaciales de transferencia de residuos, y por ende de transferencia de vulnerabilidad, entre territorios y entre población
Antonio López,	España	2013	Analiza el papel de la tributación como instrumento para la protección del medio ambiente
Hugh Rudnickt	Chile	2010	Explica la situación coyuntural en Chile respecto a la contaminación producida por las emisiones de dióxido de carbono
Vicente René Encalada Encarnación – Sonia Caridad Ruiz Quesada	Ecuador	2017	La ley ambiental como instrumento legal para la recaudación tributaria, solidaria con los espacios desprotegidos y la naturaleza, desde el punto de vista técnico, humanitario y jurídico, proporciona lineamientos constitucionales que deben ser atendidos por todas las personas naturales o sociedades que tengan como actividad económica la exploración, explotación y transformación de productos contaminantes que pongan en riesgo la salud de los seres vivos y el medio ambiente.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Discusión. como nuestro objetivo de este trabajo es establecer de qué manera la inclusión de tributos medioambientales, en la legislación nacional y municipal, puede ser una alternativa para disminuir los índices de contaminación ambiental de la ciudad de Lima a través de la opinión de diferentes autores sobre el tema medio ambiental y tributación, en el siguiente cuadro vemos la diferencias de los autores:

AUTOR	PAIS	ARGUMENTOS
Hugh Rudnick et al. 2010	Chile	Nos dice que se debe crear un Impuesto al carbonó, explicando la situación coyuntural en Chile por la contaminación del dióxido de carbono
Daniel Yacolca 2009	Perú	Nos dice sobre la necesidad del establecimiento de los tributos ambientales en el Perú no solo del carbono.
Tomás J. López-Guzmán Guzmán Sandra María Sánchez Cañizares 2009	España	Nos dicen con el tributo busca paliar o limitar los efectos ambientales que causa la lluvia ácida y el efecto invernadero sobre el medio ambiente y, a su vez, contribuir a la mejora de diversas variables macroeconómicas
Marisol Espinoza Cruz 2014	Perú	Nos toca los casos emblemáticos en materia ambiental, como también la

<p>Mathieu Duran, 2015</p>	<p>Perú</p>	<p>legislación ambiental suscitada en los últimos 20 años</p>
<p>Antonio Lopez, 2013</p>	<p>España</p>	<p>identifica las bases del ordenamiento territorial de la capital peruana, enfocado en la dualidad entre ideas de vulnerabilidad y sostenibilidad.</p> <p>De forma específica se estudian las figuras de los tributos ambientales gestionados por Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales</p>

Conclusiones

Los tributos ambientales tiene como fin establecer un instrumento jurídico que permita la prevención y control sobre los factores contaminantes que este sector produce y en específico los producidos por el parque automotor, por lo que llego a la conclusiones que debido a los tributos ambientales coadyuvan a reducir la contaminación ambiental ejerciendo un rol de control - cumpliendo con los principios de corrección y prevención- ya que ante un daño nace la obligación de reparar, es decir, que el agente contaminador asuma ese costo por contaminar; y ante el riesgo existe la obligación de prevenir, en donde el agente económico se encontrara advertido de las consecuencias sus acciones, que es asumir el costo por En definitiva, el tributo ambiental establecido para el parque automotor es un instrumento económico de carácter correctivo y estimulador, que permite salvaguardar los intereses de la sociedad en su conjunto a través del goce de un ambiente saludable y se justifica porque está orientado a disminuir la contaminación de los agentes contaminadores, logrando de esta manera preservar el medio ambiente.

La aplicación de los impuestos en nuestro país como se hacen en otros países y tratando de combatir la contaminación en la ciudad más contaminada del Perú como medida para combatir este daño hecho por el parque automotor es favorable, ya que lo que ocasionan los vehículos (emisión de partículas) se lleva a un costo que los dueños deben pagar y la sociedad debe beneficiarse.

REFERENCIAS

La tributación ambiental como contribución solidaria, recuperado de <file:///D:/Usuario/Downloads/1231-2856-1-PB.pdf>

PROPUESTA DE APLICACIÓN DE TRIBUTACION AMBIENTAL COMO MEDIDA PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN REALIZADA POR EL PARQUE AUTOMOTOR TACNA 2013 – 2014 recuperado de <file:///D:/Usuario/Downloads/Hospinal-Vargas-Sergio-Aaron.pdf>

(Newell & Burnard, citado por Urra & Barría, 2010, pág. 3).

Walsh & Deuman International (2005). Estudio de línea base ambiental COSAC I recuperado de <http://www.metropolitano.com.pe/conocenos/infraestructura/buses/>

Marketwin (2017). Estudio de tráfico y movilidad urbana en los limeños – 2017 recuperado de <https://marketwin.pe/estudio-traffic/>

Apoyo Consultoría (2019) Sistematización de la estimación del parque vehicular de transporte terrestre circulante a nivel nacional. Estimación por principales ciudades.

DIARIO GESTION (2019) Flota de 25 trenes está lista para la primera etapa de la Línea 2 del Metro recuperado de . <https://gestion.pe/economia/flota-25-trenes-lista-primera-etapa-linea-2-metro-lima-258933>

Becker, Udo, Regine Gerike, und Matthias Winter. Grundwissen Verkehrsökologie. Dresden: Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt e.V., 2009.

JICA (2005). Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao. Tabla 3.4-7 y Pág. 3-42.