

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



Carrera de Derecho Y CIENCIAS POLÍTICAS

“TRIBUTO MUNICIPAL QUE BUSCA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA PRODUCIDA POR EL PARQUE AUTOMOTOR A FIN DE OBTENER UN AMBIENTE EQUILIBRADO PARA EL DESARROLLO DE LA VIDA Y LA SALUD EN LIMA METROPOLITANA, 2021”

Tesis para optar el título profesional de:

ABOGADO

Autores:

Alan Jesus Espinoza Hinojosa
Tania Katherine Pastor Moreno

Asesor:

Dr. Raúl Iván Morales Villegas
Lima - Perú

2021

DEDICATORIA

A nuestras familias por su constante apoyo durante la carrera y la realización de este trabajo.

AGRADECIMIENTO

A todos, quienes participaron en la presente investigación.

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO.....	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
RESUMEN	7
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO II. MÉTODO.....	36
CAPÍTULO III. RESULTADOS	44
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	52
REFERENCIAS	58
ANEXOS	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz de relación de objetivos y preguntas.....	39
Tabla 2. Tributos propuestos por los entrevistados	50

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Clasificación de los tributos.....	26
Figura 2. Objetivos de la investigación	44

RESUMEN

El presente trabajo de investigación es realizado con el objetivo de determinar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana; para lograr el propósito del estudio, la investigación es de nivel descriptivo, con enfoque cualitativo, corte transversal, de tipología de tesis jurídica propositiva, paradigma de teoría crítica y diseño de teoría fundamentada; donde la fuente de datos es un funcionario y especialistas en contaminación ambiental de la Subgerencia de Gestión Ambiental de la Municipalidad de Lima; a quienes se les aplicó una entrevista semi estructurada para recoger los datos necesarios en función de cada objetivo. Los hallazgos permiten indicar que es posible la creación de un tributo municipal para reducir la contaminación atmosférica por parte del parque automotor; porque de esta forma se podría reducir la contaminación atmosférica, que afecta a la salud, sobre todo por problemas respiratorios, dado el alto grado de contaminación del aire en la ciudad; los entrevistados señalan diferentes factores que deberían tenerse en cuenta para la creación del tributo, como: la antigüedad de los vehículos, el kilometraje de recorrido, la instalación de dispositivos que reduzcan la contaminación y otros. Se concluye, que el tributo debería ser de forma integrada y acorde con las características de los vehículos; parece existir un consenso en que el tributo más adecuado es la contribución, que permitiría la instalación de catalizadores en los vehículos para reducir la emisión de gases contaminantes, y en algún momento lograr una cultura social orientada al cuidado del medio ambiente, para que de esta forma se logre un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, siendo esta posible.

Palabras clave: Tributo, municipal, ambiente equilibrado, vida, salud.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se plantea la realidad problemática, que contiene la descripción del problema de investigación y sus antecedentes, tanto nacionales como extranjeros; el marco normativo relacionado y las definiciones conceptuales. A partir de esto, se formula el problema de investigación, y se establecen los objetivos y la justificación.

1.1. Realidad problemática

1.1.1. Descripción del problema de investigación

La contaminación ambiental es uno de los factores que más aqueja a los seres humanos en la actualidad; todo esto, porque los niveles de contaminación del aire siguen siendo muy altos en muchas partes del mundo, donde según nuevos datos obtenidos, nueve de cada diez personas respiran aire con elevados niveles de contaminantes; las mediciones actualizadas muestran que siete millones de personas mueren cada año por contaminación del aire de ambientes exteriores y domésticos; siendo ésta una cifra alarmante (OMS, 2018). Esto sucede porque las partículas finas contenidas en el aire contaminado, penetran profundamente en los pulmones y el sistema cardiovascular y provocan enfermedades como accidentes cerebrovasculares, cardiopatías, cáncer de pulmón, neumopatía obstructiva crónica e infecciones respiratorias, por ejemplo, neumonía (OMS, 2019).

En razón de esto en el Perú, la Defensoría del Pueblo emite el informe defensorial N° 116 sobre la calidad del aire en Lima y su impacto en la salud de los habitantes, donde busca poner énfasis en la relación a contar con un ambiente equilibrado como derecho

fundamental de las personas; dando a conocer el creciente número de enfermos que presentan problemas respiratorios, señalando que esto es mayor en niños menores de cuatro años; y la preocupación por los policías de tránsito, quienes se exponen ante los gases contaminantes por razón de su trabajo; es así, que el informe explica el funcionamiento e interacciones de los principales instrumentos de gestión ambiental que debería hacer uso el estado para mejorar la calidad del aire que respiramos en la ciudad; además en el informe propone una serie de recomendaciones para lograr el propósito de contar con un aire de mejor calidad (Defensoría del Pueblo, 2006).

Por otra parte, el Perú no cuenta con estudios epidemiológicos que demuestren la relación entre los factores de contaminación del aire y las incidencias de enfermedades; sin embargo, en estudios de morbilidad por efectos de la contaminación del aire en la salud de las personas de Lima Metropolitana en el año 2014, se estimó que se presentan 1220 casos de muertes atribuibles a la contaminación por PM10 (pequeñas partículas sólidas, o líquidas de polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento, polen, etc), de las cuales 468 tendrían causas de enfermedades respiratorias y 165 cardiovasculares; asimismo, se admitieron 1900 casos por enfermedades respiratorias en hospitales; esta situación conlleva a la población a percibir a la contaminación ambiental como uno de los mayores problemas ambientales (Ministerio del Ambiente, 2013).

Actualidad Ambiental (2011), dio a conocer que el 85% de la contaminación del aire en Lima y Callao es producida por el parque automotor; de esta forma dentro de los diversos factores que producen la contaminación ambiental en las ciudades se encuentra el parque automotor; el mismo, que entre otras produce contaminación ambiental y sonora por su crecimiento continuo e indiscriminado; por lo que, el

Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior (Idexcam), de la Cámara de Comercio de Lima sostiene que el impuesto que pagan los vehículos nuevos sean trasladados a los vehículos de mayor antigüedad, por ser los que causan mayor contaminación del medio ambiente.

Esto se vuelve a afirmar por Clima de Cambios (2016), quien indica que en la ciudades de la costa y en algunas ciudades grandes de la selva y sierra del Perú, el problema fundamental que causa la contaminación del aire es el parque automotor, no solo por la antigüedad de los vehículos, sino también por la calidad del combustible; el mismo que en la zona norte del país es de baja calidad, en la zona sur se viene trabajando con combustibles limpios y en la selva con combustibles sucios.

Aunque se tomaron diversas medidas como el impuesto a los vehículos nuevos (Gestión, 2018); la infracción establecida en el Reglamento de Tránsito como M-15, donde se califica como una infracción muy grave la circulación que excede los límites máximos permisibles no es suficiente para reducir la contaminación atmosférica (Paz, 2019).

En el año 2019 el Ministerio del Ambiente realizó un diagnóstico de la gestión de la calidad ambiental del aire de Lima y Callao, en el que encontraron que el material particulado (PM10 y PM2,5), excede los valores establecidos por la norma vigente, tanto en el promedio diario y anual; donde, las concentraciones mayores de PM10 se presentan en la zona sur de la ciudad, seguido de la zona este y zona norte; y de PM2,5 los mayores niveles se presentan en la zona este, seguido de las zona sur y norte; estas diferencias podrían deberse al mayor aporte de emisiones vehiculares para el caso del PM2,5 y de partículas suspendidas en las áreas sin pavimentar y/o deterioradas en el sur de la ciudad para el caso del PM10 (Ministerio del Ambiente, 2019).

La OMS establece en 10 microgramos por metro cúbico el nivel de partículas PM_{2,5} al que las ciudades deben aspirar; sin embargo, ésta no se cumple, en Latinoamérica Perú es la primera nación con mayor nivel de contaminación, seguido de Chile, México, Brasil, Colombia y Puerto Rico; a pesar de que el Perú es el país con mayor contaminación en Latinoamérica, a nivel de ciudades Santiago es la capital con la peor calidad del aire, ubicada en el puesto 20, donde Lima se encuentra en el puesto 22 (France 24, 2019).

En ese contexto Gestión (2020), dio a conocer que las concentraciones de PM_{2,5} en la ciudad de Lima y el Callao se volvió a elevar, alcanzando valores históricos; esto, después de la reactivación de la mayoría de las actividades económicas que estuvieron detenidas por las medidas tomadas para combatir la pandemia producida por la Covid-19; es así que, especialistas de la Subdirección de Evaluación del Ambiente Atmosférico indicaron que las concentraciones de PM_{2,5} presentaron una variación entre 41% y 62%, comparados con los meses donde se acató el aislamiento social obligatorio, donde no había la cantidad de vehículos que circulan en este momento por las vías de la ciudad.

1.1.2. Antecedentes relacionados con la investigación

1.1.2.1. Antecedentes nacionales

Yacolca (2009), en su libro de “Derecho Tributario Ambiental” hizo 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 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; teniendo en cuenta que en nuestro país aún son pocas o nulas las investigaciones en el campo de la tributación ambiental con estudios respecto a la naturaleza, sus fines, sus características, entre otros; y esto se debe en medida a que nuestro mismo contexto actual de no tener ningún tributo ambiental en nuestro marco tributario, no se le da importancia debida.

Suarez (2010), en su tesis titulada “Tributos medio ambientales como alternativa para disminuir el índice de contaminación de Chimbote – Perú”, realizado con el objetivo de 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, ha concluido que, en la legislación peruana existen sanciones administrativas, económicas y penales, que no dieron resultados positivos sobre la protección al medio ambiente; por lo que, del análisis piguviano y cousiano, es adecuado la aplicación de tributos medioambientales a las actividades contaminantes, que permita disminuir de manera progresiva los índices de contaminación.

Hospinal (2017), en la tesis titulada “Propuesta de aplicación de tributación ambiental como medida para la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor Tacna”, realizada con el objetivo de demostrar que la tributación ambiental influye de manera positiva en la reducción de la contaminación por el parque automotor, ha concluido que la aplicación de la tributación ambiental es efectiva para reducir la contaminación por las causas indicadas; debido a que los instrumentos económicos resultan los medios más efectivos cuando se busca combatir problemas medio ambientales, porque permiten establecer diferentes medidas para corregir conductas;

es así, que la aplicación de impuestos pigouvianos para combatir la contaminación por el parque automotor es adecuado, debido a que los daños que provocan los vehículos son trasladados a los propietarios.

Méndez (2017), en su tesis titulada “Parque automotor y contaminación ambiental en el centro histórico de Lima”, realizada con el objetivo de investigar la contaminación ambiental, ha concluido que las calles del centro histórico se encuentra con alta contaminación atmosférica de CO₂ y PM, sobrepasando los Límites Máximos Permisibles (LMP) lo cual contraviene las normas ambientales vigentes, no obstante, señala que las enfermedades cardio respiratorias se vienen incrementando en los últimos años; sin embargo, considera que es posible reducir la contaminación del aire cuando se pone en práctica una gerencia de gestión social, donde las autoridades lleven a cabo políticas para reducir la antigüedad del parque automotor, así como un ordenamiento de rutas, entre otras gestiones, esto mejoraría la calidad del aire.

Ramos (2018), en su tesis titulada “Análisis de impuestos ambientales en países de la región, y propuesta de implementación de estos, en empresas de transporte de pasajeros como medida de protección al medio ambiente, por emisiones de CO₂, en Chiclayo”, ha concluido que en los países de la región se aplica de forma exitosa impuestos ambientales, por lo mismo, que van obteniendo resultados positivos en relación a tener menor contaminación ambiental; como el caso de Colombia donde se bajó el IVA de las bicicletas y aumentó el costo al combustible, para reducir el uso de vehículos a gas y petróleo; en el caso de la ciudad de Chiclayo, aun con la existencia de normas que señalan los LMP, esta no se aplica por lo que circulan vehículos contaminando el ambiente.

Paredes (2017), en la tesis titulada “Reforma fiscal verde: ¿Estricta tributación ambiental o incentivos tributarios de promoción efectiva en la adopción de medidas de protección del medio ambiente?”, realizada con el objetivo de, analizar las política que un estado debería implementar para la protección del medio ambiente, concluye que el estado cuenta con dos métodos para reducir la contaminación ambiental, la primera es el directo, que consiste en regulaciones estrictas, que de no cumplirse conlleva a sanciones, como las obligaciones de los estudios de impacto ambiental y los LMP; por otra parte se encuentra los métodos indirectos, como el tributo, los incentivos y los subsidios; además de indicar que para las cargas tributarias es necesario partir de la premisa de que los agentes contaminadores deben interiorizar los costos de la contaminación que producen, bajo el principio de quien contamina paga.

García (2018), en su tesis titulada “La implementación de un impuesto a los vehículos y su contribución a la disminución de la contaminación ambiental, Perú, 2018”, realizada con el objetivo de conocer de qué forma la implementación de un impuesto a los vehículos contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, ha concluido que con la implementación de un impuesto a los vehículos se contribuiría a la disminución de la contaminación de forma eficaz; por considerar que los impuestos ambientales son mecanismos ideales para proteger el medio ambiente de la contaminación, hecho que vulnera el derecho fundamental establecido la Constitución Política del Perú, artículo 2, numeral 22, el de vivir en un ambiente equilibrado.

Torres (2020), realizó una investigación titulada “La tributación ambiental como medida de protección del medio ambiente en la región de Cajamarca Periodo 2015-2018”, con la finalidad de dimensionar la influencia de la tributación ambiental como medida de protección del medio ambiente, incorporando en el ordenamiento tributario

nacional a los tributos ambientales a fin de resguardar el manejo y conservación de los recursos naturales y del medio ambiente, ha concluido que la tributación ambiental influye positivamente en la protección del medio ambiente; por lo que, es necesario considerar una política tributaria que permita lograr la protección del medio ambiente de forma eficiente y efectiva.

Anhuamán (2020), en su tesis titulada “Regulación de impuestos ambientales en el Perú como instrumento para gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida”, realizada con el objetivo de exponer la actual regulación de impuestos ambientales en el Perú, proponiendo una nueva regulación a un impuesto ya existente insertando características ambientales, ha concluido que, que no existe en el Perú una relación efectiva entre impuestos y el medio ambiente, donde no existen medidas específicas que optimicen esta relación; por lo que se tiene que recurrir a un tributo ya existente para motivar conductas positivas que permitan gozar de un ambiente equilibrado; esto implica la necesidad de hacer propuestas de nuevos instrumentos y que sean atractivos para la protección ambiental.

Cruz (2020), en su tesis titulada “Propuesta legislativa que crea un tributo ambiental para disminuir los altos índices de contaminación en la ciudad de Piura periodo 2017”, realizada con el objetivo de desarrollar una propuesta legislativa, a través de la creación de un tributo ambiental para disminuir los altos índices de contaminación ambiental, ha concluido que con la implementación de un tributo ambiental como instrumento económico, que permita la reducción de la contaminación, se lograría cambios en la conducta ambiental de las personas con el mínimo coste; esto permitiría alcanzar niveles de contaminación que sean aceptables.

1.1.2.2. Antecedentes extranjeros

Carrera y Movéllan (2007), en el trabajo de investigación “Aspectos económico-jurídicos y análisis descriptivo de la tributación ambiental en Latinoamérica”, donde entre otros objetivos describe la situación actual de los tributos ambientales en Latinoamérica, analizando las figuras introducidas, ha concluido que el deterioro del medio ambiente es un problema latente en Latinoamérica, esto se sustenta en diversos informes de instituciones internacionales como la ONU, Gobierno Británico, etc. Sin embargo, solo los países como Colombia, Brasil y Panamá aplican diferentes figuras de corte medio ambiental; es decir no se considera al Perú. Asimismo, considera que la definición de un tributo ambiental es una situación compleja, no obstante, la introducción de instrumentos económicos de carácter tributario son las normas fiscales, y se perfila como una salida adecuada y de bajo costo para enfrentar problemas ambientales en diferentes países. Por otra parte, considera adecuado la regulación administrativa de carácter prohibitivo para aquellas conductas ambientales que no sean tolerables.

Yabar y Herrera (2008), en el artículo titulado “Tributos locales y cargas como instrumentos de movilidad sostenible en las grandes metrópolis españolas”, ha concluido que el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), será una tarea difícil de lograr sin el planteamiento de estrategias efectivas para mitigar el tráfico urbano; donde, es importante que los entes locales participen con estrategias comunitarias y estatal para lograr el propósito de reducir la contaminación que entre otras es producida por los vehículos que circulan por las carreteras y la ciudades.

Soto y Sellamén (2011), en el artículo titulado “Creación de una carga impositiva por contaminación ambiental para el sector vehicular de servicio público colectivo en la ciudad de Bogotá”, realizado con el objetivo de determinar la viabilidad del desarrollo de una carga impositiva a los propietarios de vehículos, ha concluido que el problema ambiental no se soluciona únicamente con cargas impositivas, sino que además es necesario contar con acciones encaminadas a convocar a la totalidad de propietarios de vehículos, para indicarles que quien contamina, paga; para que las medidas sean mucho más equitativas e igualitarias; asimismo, señala que es importante considerar acciones como el retiro programado de vehículos de servicio público, la chatarrización y la contribución por reposición; pues, estas son medidas que contribuyen de manera sustancial al beneficio de la ciudad, para brindar un aire de mejor calidad a las personas.

Villegas (2012), en el artículo titulado “Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular “IMCV” – caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra”, realizado con el objetivo de proponer un impuesto municipal al parque automotor, para reducir la contaminación del aire, concluye que, existe una creciente contaminación provocada por fuentes móviles, por la falta de una conciencia ambiental por parte de un alto porcentaje de propietarios de vehículos automotores; lo que, constituye una preocupación constante, porque estas conductas inciden en la salud de las personas y en el medio ambiente; en este contexto, la utilización de los principios, elementos y fuentes del derecho tributario son elementos importantes para realizar una integración en el desarrollo de impuestos con carácter medioambiental; además de indicar que en la actualidad existe una tendencia para mejorar el medio ambiente con la aplicación de tributos de carácter medio ambiental.

Choque (2013) en su trabajo de investigación titulado “Impuesto a la contaminación del aire por vehículos automotores para el municipio de Potosí”, realizado con el objetivo de diseñar la estructura del impuesto a la contaminación del aire de vehículos automotores, ha concluido que existe una tendencia creciente del parque automotor, esto conlleva a un incremento de la contaminación del aire en la ciudad; por lo que, recomienda la implementación del diseño de un impuesto a la contaminación del aire por vehículos, con la finalidad de controlar la contaminación existente; donde, es necesario que se realicen mediciones adecuadas de los gases contaminantes del aire que emiten los vehículos.

Alcívar (2016), en el trabajo de investigación titulado “Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América Latina”, concluye que la contaminación es un problema que aqueja a todas las personas del mundo, por lo que es necesario la búsqueda de soluciones, donde una de ellas es la creación de un impuesto ambiental, que de ser aplicado en concordancia a sus principios, además de reducir la contaminación y ahorrar recursos podría incidir en el cambio de conductas de los que ocasionan la contaminación; indica que en Ecuador desde el año 2011 se ha implementado un Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular (IACV) que tiene el propósito de gravar a la contaminación del ambiente producido por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

Valdivieso (2016), en su tesis “El impuesto como mecanismo de garantía constitucional del derecho a un medio ambiente sano en el Ecuador”; donde, concluye que los impuestos ambientales al igual que los demás tributos deben estar enmarcados en los principios constitucionales que los rigen; sin embargo, el uso de tributos ambientales es un asunto bastante complejo, los distintos tipos de impuestos que

pueden recaer en este fin, no solo porque debe respetar una serie de principios y tener una configuración específica, sino que debe incorporarse una estructura constitucional e institucional que a veces no es favorable a estos tributos, donde este impuesto grava al cilindraje y a los años de antigüedad, mas no al uso que tiene el vehículo.

Torres y Aruquipa (2017), en el trabajo titulado “Implementación de un Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular (IMCV) en la ciudad de La Paz”, realizado con el objetivo de crear un impuesto municipal a la contaminación vehicular, ha concluido que debido a la polución de gases contaminantes se hace necesario una combinación de políticas económicas, tributarias y ambientales, de esta forma poder contribuir con recursos y acciones que permitan mejorar la calidad del aire; donde los principios y la distintas fuentes del derecho son importantes para establecer tributos que busquen la solución de los temas medio ambientales, hasta lograr una conciencia ambiental de todos, y más aun de los propietarios de vehículos automotores; y así las personas puedan vivir en un ambiente mas adecuado para la vida.

Murillo (2018), en su trabajo titulado “Los impuestos ambientales en la ley orgánica de régimen tributario interno: efectividad en torno a su finalidad extrafiscal”, ha concluido que los impuestos ambientales tiene como característica fundamental la finalidad extrafiscal, que le diferencia de los demás, quienes solo tienen como fin la recaudación de ingresos para el estado; en la realidad de su país, el impuesto ambiental a la contaminación producida por los vehículos ha cumplido con su función; sin embargo, es necesario que se genere de manera paralela convenios para eliminar aranceles e impuestos a la importación de vehículos eléctricos e híbridos, permitiendo así la reducción del valor comercial y puedan ser adquiridos con mayor facilidad por los usuarios del parque automotor.

Padilla y Ferman (2019), en el artículo titulado “La contaminación ambiental en México, ha representado un problema de gran interés científico, político y social”, realizado con el objetivo de brindar una crítica y opinión con fundamento en los hechos más relevantes acontecidos en México, ha concluido que es necesario que se tome en serio la responsabilidad política para establecer leyes de protección medio ambiental; disminuyendo la tolerancia para las empresas e instituciones y por otra parte es necesario que el pueblo tome acciones empezando por cosas pequeñas, como por ejemplo evitar arrojar basura en la calle, no contaminar el agua, cumplir con el tiempo y forma requerido en las revisiones vehiculares, entre otros; esto es urgente, porque no se trata solo de preocuparnos por el futuro, sino por el presente.

1.1.3. Marco normativo relacionado con la investigación

Constitución Política del Perú

Constitución Política del Perú (1993), artículo 2º, numeral 1, señala que toda persona tiene derecho “A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar y el numeral 22, indica que toda persona tiene derecho: “A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida”.

Constitución Política del Perú (1993), artículo 7º, sobre derecho de la salud señala “Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa”.

Constitución Política del Perú (1993), artículo 74.- Principio de Legalidad, “los tributos se crean, modifican o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de facultades, salvo los aranceles y

tasas, los cuales se regulan mediante decreto supremo”. “Los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales pueden crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas, o exonerar de éstas, dentro de su jurisdicción, y con los límites que señala la ley. El Estado, al ejercer la potestad tributaria, debe respetar los principios de reserva de la ley, y los de igualdad y respeto de los derechos fundamentales de la persona. Ningún tributo puede tener carácter confiscatorio”.

Ley General del Ambiente, Ley N°28611

Ministerio del Ambiente (2021) Ley N° 28611 Ley General del Medio Ambiente en Perú en su artículo I°, menciona que 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. Esto quiere decir que el estado debe darnos los medios necesarios para que todos los peruanos podamos vivir en un ambiente sano. Tenemos derecho a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado. Lo cual nos debería permitir que las personas podamos disfrutar de un medio ambiente en el que el entorno se desarrolla e interrelaciona de manera natural y armónica; y, en el caso de que el hombre intervenga, no debe suponer una alteración importante entre los elementos del medio ambiente y nosotros.

Artículo 118°.- De la protección de la calidad de aire, las autoridades públicas, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones, adoptan medidas para la prevención,

vigilancia y control ambiental y epidemiológico, a fin de asegurar la conservación, mejoramiento y recuperación de la calidad del aire, según sea el caso, actuando prioritariamente en las zonas en las que se superen los niveles de alerta por la presencia de elementos contaminantes, debiendo aplicarse planes de contingencia para la prevención o mitigación de riesgos y daños sobre la salud y el ambiente.

Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972

En el artículo 80, Saneamiento, Salubridad y Salud, establece que Las municipalidades, en materia de saneamiento, salubridad y salud, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: 1.1. Regular y controlar el proceso de disposición final de desechos sólidos, líquidos y vertimientos industriales en el ámbito provincial. 1.2. Regular y controlar la emisión de humos, gases, ruidos y demás elementos contaminantes de la atmósfera y el ambiente. Por lo que, la Municipalidad de Lima tiene competencias para hacer control y regulación de la emisión de gases contaminantes.

Decreto Supremo N° 135-99, Código Tributario

Título Preliminar, NORMA II: ámbito de aplicación, indica que este Código rige las relaciones jurídicas originadas por los tributos. Para estos efectos, el término genérico tributo comprende: a) Impuesto: Es el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado; b) Contribución: Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales; y c) Tasa: Es

el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente.

Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima (Ordenanza N° 2208)

Son funciones de la Subgerencia de Gestión Ambiental, las indicadas en el Artículo 166, como sigue: 13. Supervisar y realizar labores de control respecto de emisiones gaseosas, ruidos y demás elementos contaminantes de la atmósfera y el ambiente provenientes de fuentes fijas, en coordinación con las unidades orgánicas correspondientes en el ámbito del Cercado de Lima; 15. Generar información periódica en materia de calidad ambiental que alimente el Sistema Metropolitano de Información Ambiental; 16. Proponer, desarrollar y monitorear la adopción de medidas de prevención, control y mitigación de impactos ambientales negativos; 21. Monitorear, evaluar y realizar acciones correspondientes al control de la contaminación ambiental provocada por parque automotor, en coordinación con las unidades orgánicas y/o instituciones correspondientes en el ámbito de Cercado de Lima y vías metropolitanas.

Jurisprudencia.

El Tribunal Constitucional del Perú (2003), EXP. N.º 3510-2003-AA/TC, señala que la Constitución no solo garantiza que el hombre se desarrolle en un medio ambiente equilibrado, sino también alude a que ese ambiente debe ser «adecuado para el desarrollo de la vida humana», lo que se traduce en la obligación del Estado, pero también de los propios particulares, de mantener las condiciones naturales del ambiente a fin de que el ser humano viva en condiciones ambientalmente dignas.

Así mismo el Tribunal Constitucional del Perú en el mismo expediente sostiene que el derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida se encuentra reconocido en el artículo 2.º, inciso 22) de la Constitución. Según su enunciado toda persona tiene la facultad de poder disfrutar o gozar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollen e interrelacionen de manera natural y armónica. Esto supone, por tanto, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad.

Gaceta Jurídica (2006) en cuanto a la labor del Tribunal Constitucional sobre este derecho, ha sostenido que: “El derecho a gozar de ambiente equilibrado y adecuado se traduce en la obligación del Estado, pero también de los propios particulares, de mantener las condiciones adecuadas para su disfrute. A juicio de este Tribunal, tal obligación alcanza también a los particulares, y con mayor razón a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente”.

Tribunal Constitucional del Perú (2008), EXP. N.º 03610-2008-PA/TC, ha resuelto, invocar “a los poderes Ejecutivo y Legislativo a tomar medidas encaminadas a la solución de la problemática de la contaminación del aire, los niveles de accidentabilidad y la renovación del parque automotor”. En el mismo en el considerando 34, con respecto a la constitución ecológica, señala una triple dimensión: 1) como principio que irradia todo el orden jurídico puesto que es obligación del estado proteger las riquezas naturales; 2) como derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano, derecho constitucional que es exigible por diversas vías judiciales; 3) como conjunto de obligaciones impuestas a las autoridades y a los particulares “en su calidad de contribuyentes sociales”.

Tribunal Constitucional del Perú (2009), EXP. N.º 03816-2009-PA/TC, en el considerando 4, indica que el derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida se encuentra reconocido en el artículo 2, inciso 22 de la Constitución, supone, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad; de lo contrario su goce se vería frustrado y el derecho quedaría, así, carente de contenido; en ese sentido, el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado se encuentra ligado a los derechos fundamentales a la vida y a la salud de las personas, pues por intermedio de ellas las personas desarrollan su vida en condiciones dignas.

1.1.4. Definiciones conceptuales

1.1.4.1. Definiciones conceptuales sobre tributo

Valencia (2010), el principio “quien contamina paga”, que ha venido considerándose como el principio básico de la tributación ambiental, no ha producido los beneficios sociales que se esperaban de él, pues en la actualidad debe superarse el contenido y la finalidad de dicho principio, en el sentido de reducir su aplicación al agente contaminador como si se tratara de una sanción administrativa o bien, como si se tratara de obtener una licencia para poder contaminar, que es en realidad lo que ha ocurrido en numerosas ocasiones.

García (2014), sostiene que impuestos son tributos cuyo hecho imponible se define sin referencia a servicios prestados o actividades desarrolladas por la Administración Pública. También podemos decir que los impuestos son aquellos tributos que no tienen

una vinculación directa con la prestación de un servicio público o la realización de una obra pública. En los impuestos, el hecho imponible esté constituido por negocios, actos o hechos que ponen de manifiesto la capacidad contributiva del contribuyente. Son los más importantes por el porcentaje que suponen del total de la recaudación pública. Son prestaciones pecuniarias obligatorias establecidas por los distintos niveles estatales.

Ríos (2007), dice que el principio “el que contamina paga” la contribución por gasto sostiene que, este principio nació en la ciencia económica con el estudio de los costes sociales derivados del deterioro ambiental. Los costes sociales de la contaminación, mediante este principio, se deben computar en el coste-beneficio de los productores de dicha contaminación. Así, se establecen impuestos de estos costes sociales.

Ministerio de Economía y Finanzas (2021), define y clasifica a los tributos de la siguiente forma:

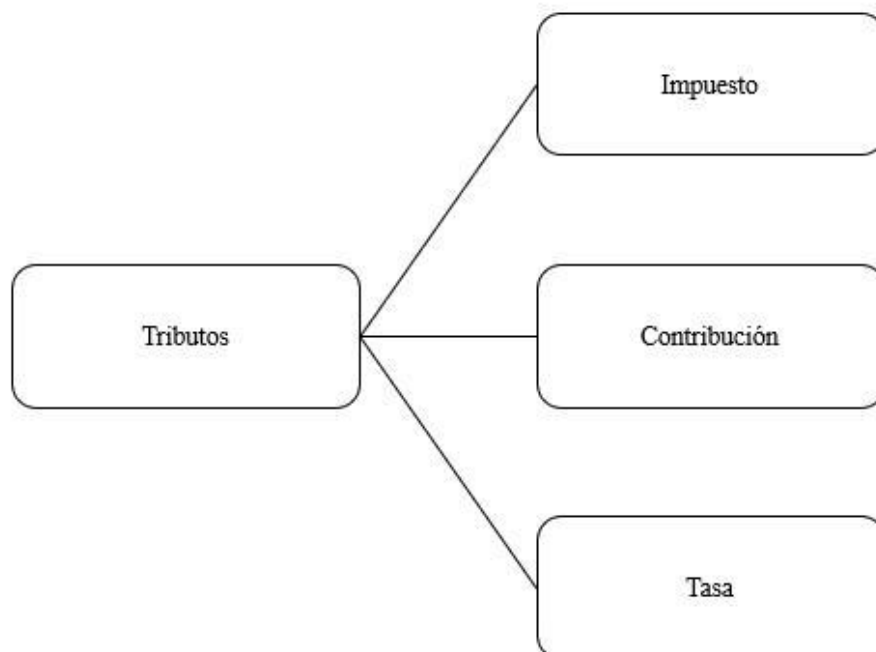


Figura 1. Clasificación de los tributos. Elaboración propia, 2021.

Impuesto: es el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado.

Contribución: es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales.

Tasa: es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente. No es tasa el pago que se recibe por un servicio de origen contractual. Las Tasas, entre otras, pueden ser: arbitrios, son tasas que se pagan por la prestación o mantenimiento de un servicio público; derechos, son tasas que se pagan por la prestación de un servicio administrativo público o el uso o aprovechamiento de bienes públicos; y licencias: son tasas que gravan la obtención de autorizaciones específicas para la realización de actividades de provecho particular sujetas a control o fiscalización.

Las contribuciones y tasas no deben tener un destino ajeno al de cubrir el costo de las obras o servicios que constituyen los supuestos de la obligación.

Bravo (2015), en la actualidad la doctrina de forma unánime reconoce que los tributos y el sistema tributario en su conjunto pueden cumplir fines extrafiscales, donde esto se entiende como “aquellos que son distintos a la recaudación de dinero por parte del estado por el cumplimiento de sus fines”.

1.1.4.2. Definiciones conceptuales sobre contaminación ambiental

El medio ambiente, de acuerdo con el texto de la recomendación de la Unión Europea y la Resolución del ICAC se define como el entorno físico natural, incluidos el aire, el agua la tierra, la flora, la fauna y los recursos no renovables, tales como los combustibles fósiles y los minerales; este concepto es inseparable de factores tales

como las innovaciones tecnológicas, el tiempo, los factores estéticos, culturales, económicos y en general, sociales que lo integran, de esta forma el medio ambiente se identifica con el entorno vital del hombre en régimen de armonía que aúna lo útil y lo grato (Fernández y Cabezas, 2002).

Torres (2015), menciona que la contaminación ambiental es el desmedro que producen los materiales, elementos químicos, etc., por su utilización en la industria, y se clasifican en los siguientes tipos: Contaminación del Agua el agua es uno de los recursos fundamentales para la vida humana y por esta razón su contaminación nos afecta directamente a nosotros. Contaminación del Aire: consiste en la emisión de gases tóxicos al aire lo cual puede provocar diversas enfermedades y síntomas en los cuales se encuentran los problemas respiratorios. Pero la contaminación del aire no nos afecta solo a las personas sino también a la flora, fauna, capa de ozono y hasta a los edificios. Contaminación del suelo: consiste en el esparcimiento en el suelo de productos químicos elaborados por el hombre, al contaminar el suelo, contaminamos todo lo que se encuentra en él, el problema también está que si el agua toma contacto con el suelo esta se contaminará y ya no se podrá beber.

Contaminación del aire es la alteración por la presencia de sustancias extrañas sean estas gaseosas, sólidas o ambas en cantidad y durante un tiempo de permanencia lo suficiente para afectar la capa de forestal, los animales herbívoros, los bienes de uso y salud humana (Garro, 2006).

La OMS (2019), reconoce que la contaminación del aire es un factor de riesgo crítico para las enfermedades no transmisibles (ENT), ya que se estima que causa una cuarta parte (24%) de todas las muertes de adultos por cardiopatías, el 25% de las muertes por accidentes cerebrovasculares, el 43% de las muertes por neumopatía obstructiva crónica y el 29% de las muertes por cáncer de pulmón.

Dentro de los contaminantes del aire, en las ciudades se encuentra el material particulado principalmente; éste varía ampliamente en composición física y química, de acuerdo con la fuente que lo emite y el tamaño de la partícula emitida; este material se clasifica en fracciones de acuerdo con el tamaño de las partículas que lo constituyen; los grupos más habituales de clasificación son tres: 1) material con tamaño de partícula mayor a 10 micras, 2) material con tamaño de partícula igual o inferior a 10 micras y 3) material con tamaño de partícula inferior a 2,5 micras, conocida como PM_{2,5}; estas últimas son las que tienen mayor importancia en la contaminación urbana, debido a que pueden penetrar profundamente en los pulmones, conllevando a riesgos significativos en la salud; las partículas entre 2,5 y 10 micras, no llegan a ser inhaladas a las vías profundas del sistema respiratorio, por lo que se expulsan de forma eficaz mediante las mucosidades o la tos (Ayuntamiento de Valladolid, 2021).

1.1.4.3. Definiciones conceptuales sobre ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la salud

Tribunal Constitucional del Perú (2001), EXP. N.º 0018-2001-AI/TC, indica que el ambiente es concebido como el medio en el cual se encuentran contenidos todos los factores que hacen posible la existencia humana y la de los demás seres vivos. Por consiguiente, alude a todas las condiciones e influencias del mundo exterior que rodean a los seres vivientes y que permiten de una manera directa o indirecta su sana existencia y coexistencia.

Tribunal Constitucional del Perú (2007), EXP. N.º N°03343-2007-PA/TC, ha establecido que el medio ambiente debe ser entendido como el derecho a gozar de ese medio ambiente y el derecho a que ese medio ambiente se preserve; el primero debe

ser entendido como la facultad de las personas de poder disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y armónica. La intervención del ser humano no debe suponer, en consecuencia, una alteración sustantiva de la indicada interrelación.

Alegre (2010), sostiene que el verbo “gozar” también nos permite inferir que la tutela constitucional no se refiere específicamente a los elementos, factores y recursos que sustentan directa o indirectamente, la vida humana o que pueden afectar su continuidad, sino que, además, permiten el disfrute de la misma. Así, la Constitución estaría extendiendo su ámbito de tutela sobre bienes intangibles como los de carácter social y cultural, el paisaje y otros que puedan estar asociados a la calidad de vida, los cuales podrían incluir, a decir del Tribunal Constitucional, hasta aspectos de carácter psicológico. Será equilibrado o adecuado, según esté conformado, por un conjunto de elementos, factores y recursos que, de manera independiente o conjunta, interrelacionada o bajo cualquier condición, son susceptibles de afectar el desarrollo de la vida en su más amplio sentido.

Respecto al Contenido del Derecho a un Ambiente Saludable y Equilibrado, el Tribunal Constitucional del Perú (2002), en el Fundamento Jurídico 8 de la Sentencia recaída en el Expediente N° 0964-2002-AA/TC, señala:

“A partir de la referencia a un medio ambiente “equilibrado”, este Tribunal considera que es posible inferir que dentro de su contenido protegido se encuentra el conjunto de bases naturales de la vida y su calidad, lo que comprende, a su vez, los componentes bióticos, como la flora y la fauna, y los abióticos, como el agua, el aire o el subsuelo, los ecosistemas e, incluso, la ecósfera, esto es, la suma de todos los ecosistemas, que son las

comunidades de especies que forman una red de interacciones de orden biológico, físico y químico”.

Adicionalmente, el Tribunal Constitucional del Perú (2004), en la Sentencia recaída en el Expediente N° 0048-2004-PI/TC ha establecido que éste se conforma por dos elementos que son: i) el derecho a gozar del ambiente; y, ii) el derecho a que el ambiente se preserve:

“En su primera manifestación, esto es, el derecho a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado, dicho derecho comporta la facultad de las personas de poder disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y armónica; y, en el caso en que el hombre intervenga, no debe suponer una alteración sustantiva de la interrelación que existe entre los elementos del medio ambiente. Esto supone, por tanto, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad (artículo 1° de la Constitución). De lo contrario, su goce se vería frustrado y el derecho quedaría, así, carente de contenido”.

1.1.4.4. Definiciones conceptuales sobre parque automotor

El parque automotor está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga. Su incidencia ambiental está representada en la contribución de contaminantes por tipo de combustible y la circularidad vehicular. Actualmente estas emisiones se han convertido en un problema

que ha alcanzado grandes dimensiones, en parte debido al incremento descontrolado de la motorización y los escasos mecanismos de control (Brainly, 2017).

Hildebrandt (2019), haciendo referencia al diccionario de la Real Academia Española, indica que entre las múltiples acepciones generales del sustantivo parque, la de un “conjunto de determinados vehículos o aparatos de los que dispone una colectividad”, a partir de ahí surge la expresión peninsular de parque automovilístico; lo que en el Perú y en otros países se conoce como parque automotor.

1.2. Formulación del problema

La problemática desarrollada en la descripción del problema, hace referencia a que diferentes investigación y medios de comunicación dan a conocer el problema de la contaminación ambiental por el parque automotor en las ciudades, que incluye Lima; donde sin tener que recurrir a investigaciones, todos los que habitamos o nos encontramos en la referida ciudad somos testigos de la contaminación ambiental por parte de los vehículos; estos hechos de alguna u otra forma constituyen una infracción al artículo 2, numeral 22 de la Constitución Política del Perú (2003) que señala que toda persona tiene derecho “A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida”; vulnerándose así derechos fundamentales de todas las personas que nos vemos inmersos en esta situación que cada vez es mas caótica; sin llegar a obtener mejoras o soluciones al respecto.

Por todo lo indicado la presente investigación es necesaria porque analiza si la creación de un tributo municipal conllevaría a que las personas que se encuentre en Lima obtengan el derecho que la constitución señala.

Esta problemática, nos lleva a plantearnos las siguientes preguntas y objetivos de investigación.

1.2.1. Problema general

¿La creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, año 2021?

1.2.2. Problemas específicos

- a. ¿Es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021?
- b. ¿La creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021?
- c. ¿Cuál sería el tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Determinar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, año 2021.

1.3.2. Objetivos específicos

- a. Determinar si es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.
- b. Determinar si la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.
- c. Identificar el tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.

1.4. Hipótesis

La presente investigación no presenta hipótesis por ser un estudio de tipo cualitativo, por lo regular, estos no formulan hipótesis antes de recolectar datos. Su naturaleza es más bien inducir la hipótesis por medio de la recolección y el análisis de los datos, si su alcance es exploratorio o descriptivo (Hernández, Fernández, & Batista, 2014).

1.5. Justificación

La presente investigación se justifica desde un enfoque práctico porque busca identificar la forma de reducir la contaminación ambiental en una ciudad con la aplicación de un tributo a los vehículos que conforman el parque automotor; de esta forma, las personas puedan obtener un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, aspecto considerado en nuestra Constitución Política como un derecho fundamental de las personas. Todo esto por los aportes que pueden brindar

personas especializadas de quienes se obtuvieron los datos, que se presentan como hallazgos.

CAPÍTULO II. MÉTODO

Con el propósito de lograr los objetivos planteados en la presente investigación, en este capítulo se desarrolla el tipo de investigación; se establece la población y muestra; se indica las técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos, el procedimiento seguido tanto para la aplicación del instrumento y el análisis; y finalmente se indican las consideración éticas y formales que sirven de guía en la investigación

2.1. Tipo de investigación

Para el caso que aquí se trata, se realizó un estudio de nivel descriptivo, enfoque cualitativo, corte transversal, paradigma teoría crítica y diseño teoría fundamentada.

Nivel descriptivo: la investigación de nivel descriptiva consiste en describir fenómenos, situaciones, contexto y sucesos, detallando como se manifiestan, mediante el recojo de información de manera independiente o conjunta sobre las variables en estudio (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Dado que el propósito de la investigación es Identificar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, año 2021.

Enfoque cualitativo: la investigación con enfoque cualitativo realiza la recolección de información sin hacer mediciones numéricas, centrado en el estudio y comprensión de fenómenos, donde describe, comprende e interpreta los fenómenos a través de las percepciones y significados generados por la experiencia de los participantes, quienes transmiten esta información a través de textos, narraciones u otros medios (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). La presente investigación tiene un enfoque cualitativo porque recoge opinión de personas que están involucrados en este tema.

Corte transversal: la investigación de corte transversal por tratarse de una investigación que analiza un problema en un determinado momento (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

Tipología tesis jurídica propositiva: la investigación es de tipología tesis jurídica exploratoria porque se trata de dar pasos preliminares frente a un problema jurídico (Witker, 1995) citado en (Altuna, 2018), que en el presente caso es las personas en la ciudad de Lima no pueden gozar de un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud por la contaminación atmosférica provocado entre otros por el parque automotor.

Paradigma teoría crítica: porque la presente investigación busca generar cambios, con el involucramiento de los investigadores (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014), en referencia a la contaminación ambiental por el parque automotor de la ciudad de Lima.

Diseño teoría fundamentada: por buscar la explicación a un fenómeno desde la perspectiva de diversos involucrados, mediante la acción e interacción en un contexto dado (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014); en el presente caso buscando reducir la contaminación atmosférica provocada por el parque automotor para obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, como señala la Constitución Política del Perú.

2.2. Población y muestra

2.2.1. Población

La población es el conjunto de elementos, seres o eventos concordantes entre sí en cuanto a sus características, de los cuales se pretende obtener información (Hurtado, 2000). En la presente investigación se considera como población a los

funcionarios y servidores públicos de la Subgerencia de Gestión Ambiental de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

2.2.2. Muestra

La muestra entendida como un subgrupo representativo que representa a la población, del cual se recolectan los datos, donde en una investigación cualitativa se involucran unos cuantos casos porque no se busca generalizar los resultados que se obtienen en el estudio, sino únicamente analizarlos a profundidad (Hernández, Fernández, & Batista, 2014). La muestra esa conformada de la siguiente manera: un funcionario y cuatro especialistas en contaminación ambiental, seleccionados por conveniencia

2.3. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos

2.3.1. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Aplicación de la entrevista semi estructurada al funcionario y a los especialistas en contaminación ambiental, para obtener respuestas que contribuyen a obtener hallazgos de acuerdo con los objetivos específicos planteados. Teniendo en cuenta que las entrevistas semiestructuradas se basan en una guía de preguntas principales, donde el entrevistador tiene la libertad y oportunidad de incorporar preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información en relación a la investigación (Hernández, Fernández, & Batista, 2014).

2.3.2. Instrumentos de recolección de datos

La técnica para recoger información es la entrevista semi estructurada, el mismo que requiere de una guía de entrevistas; para esto, los investigadores diseñaron

una guía que ha sido revisada por el asesor. Para el desarrollo de la guía se siguió los pasos señalados por (Hurtado, 2000):

1. Planteamiento y delimitación del tema de investigación: que en la presente investigación es la formulación del problema, establecimiento de los objetivos, etc.
2. Identificación de las personas de quien se desea obtener información: en esta investigación son funcionarios y servidores públicos de la Subgerencia de Gestión Ambiental de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
3. Desarrollo de preguntas: se establecieron tres preguntas por cada objetivos específico planteado.

Tabla 1

Matriz de relación de objetivos y preguntas

Objetivos específicos	Preguntas
a. Determinar si es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.	a. ¿Qué acciones realiza la Municipalidad con respecto a la contaminación atmosférica producida por el parque automotor de la ciudad de Lima Metropolitana? b. ¿Qué acciones legales podría implementar la Municipalidad para reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor? c. ¿Qué tributos podría implementar la municipalidad para reducir la

-
- contaminación atmosférica por el parque automotor?
- b. Determinar si la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.
- a. ¿Considera que el parque automotor en Lima Metropolitana contribuye con la contaminación atmosférica?
- b. ¿De qué forma la contaminación atmosférica producida por el parque automotor afecta a las personas que se encuentran en Lima Metropolitana?
- c. ¿De qué manera la creación de un tributo municipal podría reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor en Lima Metropolitana?
- c. Identificar el tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.
- a. ¿Qué tributos podrían implementarse a fin de reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor en Lima Metropolitana?
- b. ¿Qué tributo podría implementar la Municipalidad directamente? Es decir, sin la intervención de otra institución del estado.
- c. ¿Cuál considera que sería el tributo más adecuado para lograr reducir la
-

contaminación atmosférica producida
por el parque automotor?

Fuente: elaboración propia (2021)

4. Prueba del instrumento: la prueba del instrumento se realizó con un abogado y un ingeniero, para identificar las dificultades que permitieron afinar las preguntas.
5. Validación del instrumento: para validar la guía de entrevistas se establecieron criterios como: claridad, precisión, organización y concordancia con el lenguaje del entrevistado; y categorías de aceptación: inaceptable, medianamente aceptable y aceptable (Universidad Adventista de Chile, 2017). El instrumento fue validado por dos profesionales Magíster. El instrumento se muestra en el anexo 2 y los documentos de la validación en el anexo 3.

2.4. Procedimiento

2.4.1. Aplicación de entrevistas

La ejecución de las entrevistas, que consiste en la aplicación del instrumento de la investigación para obtener los hallazgos (Hurtado, 2000). En la presente investigación nos comunicamos con el funcionario y los especialistas mediante llamada telefónica, donde se les indicó el propósito de la comunicación; sobre esto, se les envió un e-mail con la guía de preguntas y el consentimiento informado, de tal forma que puedan revisar las mismas para que tengan mejor

preparación al momento de las entrevistas, dado que por ser temas que involucran cuestiones normativas es necesario informarse previamente; sobre esto se realizaron las entrevistas de manera directa en las oficinas de los participantes.

2.4.2. Procesamiento y análisis de datos

La técnica de procesamiento y análisis de datos son las herramientas que permiten obtener información científica (Vara, 2012). Las entrevistas realizadas al funcionario y a los especialistas fueron vaciadas al software Word-2018; donde se categorizó en función a cada pregunta establecida en la guía de preguntas y en función de cada objetivo específico. Sobre esto se buscó identificar las concordancias más comunes y los complementos entre las respuestas de los participantes, ampliando y adecuando el desarrollo narrativo por parte de los investigadores, para una presentación más ordenada de los hallazgos (Hernández, Fernández, & Batista, 2014).

2.5. Consideraciones éticas y formales

En esta investigación se tiene en consideración dos principios fundamentales, que son los siguientes:

El primero está relacionado con el consentimiento informado, el cual consiste en informarle los entrevistados los objetivos de la investigación y el tratamiento de la información que proporcionarán; de esta forma, se les envió el protocolo de consentimiento informado. El protocolo de consentimiento informado se muestra en el anexo 4.

El segundo, hace mención a que se tendrá en cuenta el respeto total a los derechos de autor mediante la cita textual o parafraseo, indicando la fuente bibliográfica y además serán referenciados aplicando la Norma APA.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

En el presente capítulo se presentan los hallazgos obtenidos con la aplicación de las entrevistas, de acuerdo con los objetivos planteados en la investigación; los datos encontrados se muestran en forma sintetizada.

De acuerdo con los objetivos planteados la presente investigación que busca determinar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud en la ciudad de Lima.

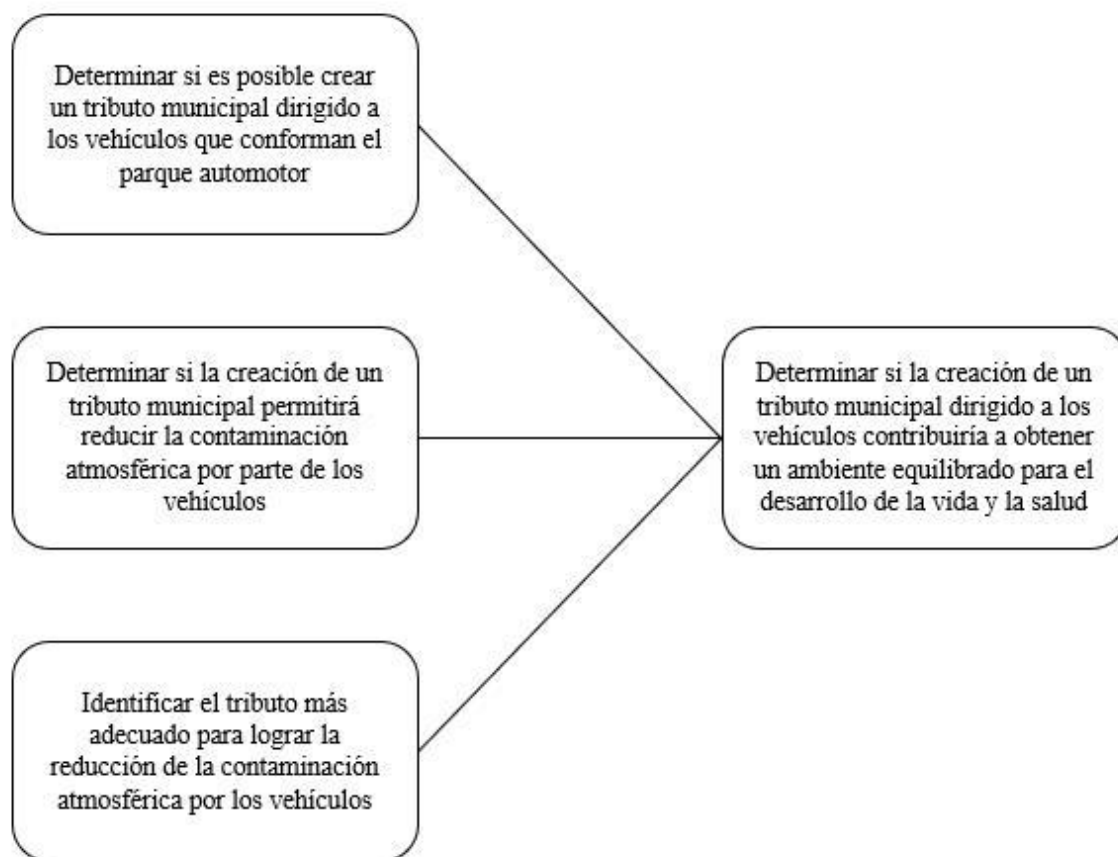


Figura 2. Objetivos de la investigación. Elaboración propia, 2021.

3.1. Posibilidad de crear un tributo Municipal dirigido a los vehículos

Los entrevistados consideran que el parque automotor es la principal fuente de contaminación en la ciudad de Lima; en este contexto, los gobiernos locales tienen la responsabilidad de mantener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la protección de la salud de las personas; donde, en el presente caso es la Municipalidad de Lima, quien debe velar junto a otras instituciones para que este derecho constitucional se cumpla; entre las acciones que realiza el referido municipio en conjunto con otras, están: 1) las campañas de no contaminación por los vehículos, como la campaña respira limpio, donde se utilizan equipos adecuados para medir las emisiones, estos estudios permitieron identificar en el año 2019 que el 80% de los vehículos sobrepasa los LPM; 2) los estudios de la calidad del aire, que permiten identificar el grado de contaminación atmosférica en la ciudad; y 3) la instalación de redes de sensores eléctricos de bajo costo en 17 distritos para identificar el nivel de contaminación. Todo esto porque son conscientes de que el parque automotor emite gases como el óxido de carbono, el dióxido de carbono y diferentes elementos químicos por la combustión de los vehículos; que afectan la salud de las personas, principalmente los pulmones, donde pueden llegar a tener enfermedades respiratorias y hasta cáncer.

Desde el punto de vista legal también se desarrollan acciones encaminadas a mantener la calidad del aire; donde la ordenanza N° 2208 contemplan sanciones administrativas por infracciones, sobre todo por pasar el LMP; sin embargo, es oportuno que esta ordenanza sea actualizada; y de todas formas, no es suficiente con las campañas y las sanciones para lograr el propósito de tener un aire de mejor calidad en la ciudad; por lo que, es necesario reforzar las bases legales para lograr este fin. Por tal razón, la

Municipalidad viene promoviendo una ordenanza sobre la calidad del aire, por el interés de resguardar la salud de los niños y demás personas.

De esta forma, consideran que es posible la gestión de uno o una serie de tributos a nivel municipal, sobre todo bajo la lógica “el contaminador pagador”, que para su aplicación podría ser coordinada dentro del marco de cooperación interinstitucional y por otro lado se podría aprovechar la tecnología disponible en la actualidad para reducir la contaminación. Para identificar el tributo más adecuado habría que tener en cuenta entre otros: el estudio de la calidad del aire en la ciudad, los datos históricos con las que cuenta la municipalidad, la antigüedad del vehículo, tipo de combustible que utilizan, el tiempo que circula el vehículo en la vía pública, zonas donde ingresa “si un vehículo ingresa a una zona donde solo se permite baja emisión de gases directamente se le aplica una sanción”, incentivos para los propietarios de vehículos, entre otros factores; así, también sostienen que el tributo que se aplicaría podría servir como un fondo que permita financiar la adquisición de catalizadores u otros mecanismos que sirvan de ayuda para reducir las emisiones de gases y partículas por parte de los vehículos; por otra parte, el tributo serviría para concientizar a las personas que tienen vehículos a actuar con mayor responsabilidad, y así puedan tener sus vehículos con el mantenimiento al día; o la posibilidad de cambios de vehículos por los que utilizan combustibles menos contaminantes.

De forma general, el funcionario concuerda con las manifestaciones dadas por los especialistas, únicamente hace énfasis en que la posibilidad de crear un tributo debería ser tratado dentro de un marco interinstitucional para encontrar el tributo más adecuado y su mejor aplicación.

3.2. Si el tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica

Los entrevistados consideran que el parque automotor de la ciudad de Lima contamina el ambiente, donde el centro histórico de la ciudad es uno de los lugares en el que existe mayor contaminación atmosférica en base a estudios realizados, que permitió detectar alto contenido de plomo, azufre y otros contaminantes; todo esto conlleva a afectar la salud de las personas, sobre todo las vías respiratorias, más aún de las personas vulnerables como son los niños, las personas de mayor edad y los que tiene problemas cardiovasculares. Uno de ellos en particular sostiene, que a diferencia de los alimentos donde las personas podemos escoger que calidad deseamos ingerir, en el caso del aire no tenemos esta opción, por lo que todos respiramos aire contaminado al estar en la misma ciudad.

En ese contexto un tributo municipal tendría que ser tomado en cuenta para buscar reducir las emisiones de gases generados por el parque automotor; porque, los entrevistados consideran que un tributo es un medio adecuado para reducir la contaminación por parte de los vehículos, y sobre todo para que el tributo contribuya a un cambio social, donde las personas actuemos de diferente forma, es decir, con mayor responsabilidad frente al medio ambiente, que debemos proteger en beneficios de todos a manera de educación ambiental. Sobre todo, en la actualidad donde existe un gran cantidad de vehículos que van en constante aumento, sin tener en la actualidad un plan de modernización de vehículos; vehículos que por su gran cantidad en la ciudad provocan congestión, lo que hace que estos consuman más combustible, por tanto, aumenta la emisión de gases; todo esto sustentado en estudios, como el realizado en el año 2019 para diagnosticar la calidad del aire en Lima y Callao por la Comisión

Multisectorial de Aire Limpio, que consideró que el parque automotor es responsable del 58% de la contaminación.

3.3. Tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica

En relación al tributo más adecuado para reducir la contaminación atmosférica, no se ha encontrado un consenso absoluto que indique un solo tributo, por el contrario, consideran que este se debe establecer de forma integrada con otros mecanismos, para lograr el objetivo de reducir la contaminación atmosférica.

Sin embargo, sin ánimo de discrepancias, la mayoría de los entrevistados hizo mención a que sería más adecuado un tributo en forma de contribución, que permita la adquisición de dispositivos como los catalizadores que serían instalados en los vehículos para reducir la emisión de gases tóxicos; donde el contribuyente pague un porcentaje del valor del dispositivo y el estado la otra parte; esto, porque los servidores y funcionarios que laboran para la Municipalidad de Lima, tienen conocimiento de que la institución se unió a la “campana internacional BreatheLife (Respira Vida) Clean Air Healthy Future, la cual es una iniciativa de la Coalición Clima y Aire Limpio, liderada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)”, que tiene la finalidad de movilizar a las ciudades y personas para proteger la salud y el planeta de los efectos que provoca la contaminación del aire. En ese contexto, investigaciones realizadas por la Municipalidad sugiere la instalación de los catalizados, debido a que este instrumento, de ser instalado en el lugar adecuado y de manera correcta haría que los gases se conviertan en sustancias inofensivas (dióxido de carbono y agua); asimismo, estos

actúan refinando el combustible (gasolina o diésel), purificando e incrementando sus propiedades, para ser quemado de forma óptima y limpia en el motor; reduciendo de esta forma la contaminación atmosférica, incluso los producidos por motores antiguos. De esta forma el beneficio sería para todas las personas, la ciudad, los propietarios de los vehículos y los motores.

Asimismo, también consideran que el tributo debe ser dirigido de manera específica a los vehículos que contaminan, seleccionando por la antigüedad, ingreso a lugares restringidos, kilometraje de recorrido, falta de dispositivos como el catalizador u otros factores.

En otras opiniones, sugieren la aplicación de un impuesto en base a la antigüedad, a la venta y reventa de vehículos usados, de tal forma que estos pasen a tener un mayor costo gradual según el kilometraje de recorrido y/o la antigüedad; con la finalidad de desincentivar la adquisición de estos vehículos; para que estos entren a planes de chatarreo, que se realizan en la actualidad y a su vez las personas que quieren adquirir un vehículo valoren de mejor forma y puedan optar por uno nuevo.

Por otra parte, también se considera mantener o desarrollar más sanciones a los vehículos que incumplan las leyes u ordenanzas municipales; para esto se podría implementar tecnologías como sensores que permitan detectar la cantidad de contaminación que está generando el vehículo. Esto a su vez podría llevar a determinar monto de indemnización a las personas afectadas que según los médicos padecen de alguna enfermedad por causa de la contaminación atmosférica, teniendo en cuenta variables por el lado del afectado como: la permanencia del afectado en la ciudad, el tipo de daño, y por el lado de los propietarios de los vehículos: la antigüedad, uso de

dispositivos que reducen la contaminación, etc., para determinar el grado de responsabilidad.

Por otra parte, también consideran que habría que brindar beneficios a los vehículos eléctricos, por ejemplo, los vehículos eléctricos y los híbridos no deberían tener restricción es las campañas de pico y placa, para que sirva como un incentivo para que las personas opten por la compra de estos, que son los que contaminan menos.

En particular, el funcionario se reafirma en que el problema debe ser tratado en un marco interinstitucional, donde participe la Municipalidad de Lima, por ser la forma que permitiría obtener mejores resultados.

Tabla 2

Tributos propuestos por los entrevistados

Tributo	Acciones administrativas
Contribución, para adquisición de catalizadores	Sanciones por incumplimiento de ordenanzas municipales
Impuesto según características del vehículo	Beneficios para vehículos eléctricos y/o híbridos

Fuente: elaboración propia (2021)

De esta forma en relación al objetivo general planteado en la presente investigación, si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud.

En síntesis, podemos indicar que todos los entrevistados indican en base a estudios realizados la ciudad de Lima presenta un alto grado de contaminación; asimismo, como trabajan profesionales de diferentes especialidades en estos temas, saben los efectos que

tienen la contaminación atmosférica, la que es producida por el parque automotor, afectando la salud de las persona y en el desarrollo de la vida; esto nos permite indicar que estos hechos vulneran derechos fundamentales de las personas relacionados, con la vida, la salud, el ambiente equilibrado y adecuado.

Por lo tanto, consideran que la implementación de un tributo municipal o tributos contribuiría a lograr un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud; sin embargo, consideran que el tributo debería manejarse de forma multisectorial entre las instituciones competentes para una adecuada administración.

Para el establecimiento del tributo debería tenerse en cuenta diferentes factores y modalidades, relacionados con características del vehículo, hasta pudiendo llegar a indemnizaciones a los afectados.

Es de tener en cuenta que el tributo en modo de contribución es el más adecuado en opinión de la mayoría de entrevistados, por los beneficios que generaría, que incluye a manera de retribución la instalación de los catalizadores en los vehículos.

Todo esto finalmente, permitiría un mayor cultura ambiental, en búsqueda de preservar la vida y la salud de las personas, actuando en armonía con el medio ambiente.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

En el presente capítulo se discuten los resultados obtenidos a modo de confrontación con los resultados encontrados por otros autores en investigaciones similares; así mismo, se señalan las implicancias, limitaciones y finalmente se vierten las conclusiones.

4.1 Discusión

Existe experiencia internacional, como el de España e Italia, así como la exposición de propuestas de tributos ambientales que podrían implementarse en nuestro país (Yacolca, 2009). En esta investigación se encontró que es posible la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, con la finalidad de reducir la contaminación atmosférica, debido a que la Municipalidad de Lima se encuentra facultada para crear tributos dentro de acuerdo con sus competencias legales; sobre todo porque parte de sus responsabilidades es la de brindar un medio ambiente adecuado para las personas; de esta forma tendría que velar para que esto se cumpla. Estos resultados parecen indicar que el estado cuenta con dos métodos para reducir la contaminación ambiental, la primera es el directo, que consiste en regulaciones estrictas, que de no cumplirse conlleva a sanciones, como las obligaciones de los estudios de impacto ambiental y los LMP; por otra parte, se encuentra los métodos indirectos, como el tributo, los incentivos y los subsidios (Paredes, 2017).

En los países de la región se aplica de forma exitosa impuestos ambientales, por lo mismo, que van obteniendo resultados positivos en relación a tener menor contaminación ambiental; como el caso de Colombia donde se bajó el IVA de las

bicicletas y aumentó el costo al combustible, para reducir el uso de vehículos a gas y petróleo (Ramos, 2018). En la presente investigación se logró determinar que la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, esto por consecuencia conllevaría a que las personas tengan un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud. Estos resultados parecen indicar que la aplicación de la tributación ambiental es efectiva para reducir la contaminación ambiental, debido a que los instrumentos económicos son medios que resultan más efectivos para combatir problemas medio ambientales (Hospinal, 2017).

La implementación de un impuesto a los vehículos se contribuiría a la disminución de la contaminación de forma eficaz; por considerar que los impuestos ambientales son mecanismos ideales para proteger el medio ambiente (García, 2018). En esta investigación se logró identificar que mejor podría ser la implementación de uno o más tributos, partiendo desde el tributo en modo de contribución que conllevaría a que se implemente catalizadores en los vehículos, instrumento en el cual la mayoría de los participantes en esta investigación hicieron mención, porque tienen conocimiento de los beneficios de este dispositivo, que es la reducción de la contaminación atmosférica, que deriva en un ambiente más saludable para todos, y hasta el beneficio para los motores al quemar el combustible de forma óptima y limpia; hasta impuestos por antigüedad, transacción de vehículos usados y otros. Estos resultados parecen indicar que se hace necesario una combinación de políticas económicas, tributarias y ambientales, de esta forma poder contribuir con recursos y acciones que permitan mejorar la calidad del aire, donde los principios y la distintas fuentes del derecho son importantes para establecer tributos que busquen la solución

de los temas medio ambientales, hasta lograr una conciencia ambiental de todos, y más aun de los propietarios de vehículos automotores; y así las personas puedan vivir en un ambiente más adecuado para la vida (Torres y Aruquipa, 2017).

Existe una tendencia creciente del parque automotor; por lo que se recomienda la implementación del diseño de un impuesto a la contaminación del aire por vehículos, con la finalidad de controlar la contaminación existente (Choque, 2013); porque la introducción de instrumentos económicos de carácter tributario son las normas fiscales y se perfila como una salida adecuada y de bajo costo para enfrentar problemas ambientales en diferentes países, como lo vienen realizando Colombia, Brasil y Panamá, quienes aplican diferentes figuras de corte medio ambiental (Carrera y Movéllan, 2007). En esta investigación se logró determinar que la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuirá a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana; sobre todo con un tributo en el modo de contribución porque trae beneficios para todos, incluso para los propietarios de los vehículos. Estos resultados parecen indicar que es necesario recurrir a un tributo para motivar conductas positivas que permitan gozar de un ambiente equilibrado, esto implica la necesidad de hacer propuestas de nuevos instrumentos y que sean atractivos para la protección ambiental (Anhuamán, 2020).

Implicancias y limitaciones

Esta investigación donde se determina si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de

la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, tiene sobre todo implicancias prácticas jurídicas, porque parte de la experiencia y conocimiento de los participantes; por lo que, son opiniones que deben de ser tomadas en cuenta para la implementación de cualquier tributo u otra medidas que ayude a reducir la contaminación atmosférica en la ciudad, y así se pueda tener un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la salud.

No obstante, los resultados encontrados en este estudio se deben considerar tomando en cuenta la siguiente limitación de los estudios cualitativos: entre otras que son datos tomados de muestras pequeñas y la posibilidad de sesgo potencial en las respuesta obtenidas, a pesar de la objetividad perseguida en la investigación (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

4.2 Conclusiones

1. Los resultados obtenidos en la presente investigación en relación con el objetivo de determinar si es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana; permite indicar que la Municipalidad de Lima se encuentra facultada para crear tributos dentro de acuerdo con sus competencias legales tal como señala la Constitución Política del Perú, artículo 74; sobre todo porque parte de sus responsabilidades es la de brindar un medio ambiente adecuado para las personas; de esta forma tendría que velar para que esto se cumpla.

2. Los resultados obtenidos en la presente investigación en relación con el objetivo de Determinar si la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana; permite indicar que la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana; por consecuencia esto conllevaría a que las personas tengan un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud.
3. Los resultados obtenidos en la presente investigación en relación con el objetivo de identificar el tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana; permite indicar que podría ser la implementación de uno o más tributos, partiendo desde el tributo en modo de contribución que conllevaría a que se implemente catalizadores en los vehículos, instrumento en el cual existe consenso por los participantes en esta investigación, porque tienen conocimiento de los beneficios de este dispositivo, que es la reducción de la contaminación atmosférica, que deriva en un ambiente más saludable para todos, y hasta el beneficio para los motores al quemar el combustible de forma óptima y limpia; hasta impuestos por antigüedad, transacción de vehículos usados y otros.
4. Los resultados obtenidos en la presente investigación en relación con el objetivo de determinar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana; permite indicar que con un tributo municipal se lograría este propósito, porque la creación de un

tributo municipal dirigido a los vehículos contribuirá a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana; sobre todo con un tributo en el modo de contribución porque trae beneficios para todos, incluso para los propietarios de los vehículos; logrando de esta forma obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud.

5. Se recomienda a la Municipalidad Metropolitana de Lima promover la creación de un tributo municipal que contribuya a reducir la contaminación atmosférica por el parque automotor con la finalidad de obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud en la ciudad de Lima.

REFERENCIAS

- Actualidad Ambiental (8-11-2011). Parque automotor es responsable del 85% de la contaminación del aire en Lima y Callao. Recuperado de: <https://www.actualidadambiental.pe/parque-automotor-es-responsable-del-85-de-la-contaminacion-del-aire-en-lima-y-callao/> [28 de agosto del 2021].
- Alcívar, N. (2016). *Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América Latina* (Tesis de magister). Ecuador, Universidad Andina Simón Bolívar. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10644/5429> [20 de agosto del 2021].
- Alegre, A. (2010). Derecho al ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo “de la vida”. *Gaceta Constitucional*. Recuperado de: <https://www.adaalegreconsultores.com.pe/articulos/articulo8a.pdf> [20 de agosto del 2021].
- Altuna, M. d. (2018). Guía de investigación científica 2018. Lima: Universidad Privada del Norte.
- Anhuamán, Y. L. (2020). *Regulación de impuestos ambientales en el Perú como instrumento para gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida* (Tesis de pregrado). Perú, Universidad Privada del Norte. Recuperado de <https://hdl.handle.net/11537/26403> [20 de agosto del 2021].
- Ayuntamiento de Valladolid (2021). Material particulado PM10/PM2,5. Recuperado de: <https://www.valladolid.es/es/rccava/contaminantes/material-particulado-pm10-pm2-5> [20 de agosto del 2021].
- Brainly (2017). Que es parque automotriz y vía ecológica. Recuperado de <https://brainly.lat/tarea/242300>.

Bravo, J. (2015). Los fines extrafiscales de los tributos. *Revistas PUCP*. Recuperado en 30 de septiembre de 2021

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/download/13790/14414/#:~:text=En%20la%20actualidad%20es%20un%20C3%A1nime,cumpli%20%20miento%20de%20sus%20fines.>

Carrera, A. y Movéllan, A. (2007). Aspectos económico-jurídicos y análisis descriptivo de la tributación ambiental en Latinoamérica. *Revista Académica de economía*, (84), 1-17.[fecha de Consulta 16 de septiembre de 2021]. Disponible en: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/la/07/cpmv.htm>

Choque, C. (2013). *Impuesto a la contaminación del aire por vehículos automotores para el municipio de Potosí* (Tesis de Magister), Bolivia, Universidad Mayor Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca. Recuperado de: [https://handbook.usfx.bo/nueva/Cepi/466_Tesis%20Editadas%20CEPI/255_Maestria/3_TRIBUTACION/Impuesto%20a%20la%20contaminacion%20del%20aire%20Potosi.pdf](https://handbook.usfx.bo/nueva/Cepi/466_Tesis%20Editadas%20CEPI/255_Maestria/3_TRIBUTACION/Impuesto%20a%20la%20contaminacion%20del%20aire%20Potosi/Impuesto%20a%20la%20contaminacion%20del%20aire%20Potosi.pdf) [20 de agosto del 2021].

Clima de Cambios (2016). La principal causa de la contaminación del aire en el Perú es el parque automotor. Recuperado de: <https://www.pucp.edu.pe/climadecambios/entrevistas/la-principal-causa-de-la-contaminacion-del-aire-en-el-peru-es-el-parque-automotor/> [18 de agosto del 2021].

Congreso de la Republica (2003). Constitución Política del Perú.

Cruz, O. (2020). *Propuesta legislativa que crea un tributo ambiental para disminuir los altos índices de contaminación en la ciudad de Piura periodo 2017* (Tesis de pregrado).

Perú, Universidad Señor de Sipán. Recuperado de:

<https://hdl.handle.net/20.500.12802/6904> [18 de agosto del 2021].

Poder ejecutivo del Perú (1999). Decreto Supremo N° 135-99, Código Tributario.

Defensoría del Pueblo (2006). Informe: Informe Defensorial N° 116: La Calidad del Aire en

Lima y su Impacto en la Salud y la vida de sus Habitantes, 2006. Recuperado de:

<https://sinia.minam.gob.pe/documentos/informe-defensorial-no-116-calidad-aire-lima-impacto-salud-vida-sus> [18 de agosto del 2021].

Duque, J. y Garzón, A. (2011). Creación de una carga impositiva por contaminación

ambiental para el sector vehicular de servicio público colectivo en la ciudad de

Bogotá. *Revista criterio libre*. 9. 10.18041/1900-

0642/criteriolibre.2011v9n14.1240.

Fernández, C., & Cabezas, A. (2002). Unas definiciones polémicas: medio ambiente y gasto

ambiental. *Técnica contable*,

https://www.researchgate.net/publication/318013827_Unas_Definiciones_polemicas_Medio_Ambiente_y_Gasto_Medioambiental

France 24 (14-03-2019). Perú es el país con la peor calidad de aire y Santiago la capital más

contaminada de Latinoamérica. Recuperado de:

<https://www.france24.com/es/20190313-medio-ambiente-calidad-aire-contaminacion> [20 de agosto del 2021].

Gaceta Jurídica (2006). La Constitución en la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional,

Expediente N° 0048-2004-AI, Fundamento Jurídico 9, pág. 161.

García N. (2018). Implementación del Impuesto Verde en Chile: Biblioteca del Congreso

Nacional de Chile, p.1. Recuperado de:

<https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/26723/1/BCN>

[Implementacion de Impuesto Verde en Chile.pdf](#)

García, L. (2014). *Tributos Ambientales y la Protección del Medio Ambiente en el Perú*” recuperado de:

file:///D:/Usuario/Downloads/Lino_Tesis_maestr%C3%ADa_2014.pdf

García, R. (2018). *La implementación de un impuesto a los vehículos y su contribución a la disminución de la contaminación ambiental, Perú, 2018* (Tesis de pregrado).

Perú, Universidad Cesar Vallejo. Recuperado de:

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/34083> [20 de agosto del 2021].

Garro, M. (2006). *Ciencia y ambiente*. Perú. ULADECH.

Gestión (28-02-2018). CCL: Vehículos con mayor antigüedad y de mayor contaminación

deberían pagar el impuesto vehicular. Recuperado de:

<https://gestion.pe/economia/ccl-vehiculos-mayor-antigüedad-mayor-contaminacion-deberian-pagar-impuesto-vehicular-228273-noticia/> [28 de agosto del 2021].

Gestión (20-10-2020). Contaminación del aire se eleva hasta valores históricos en Lima y

Callao. Recuperado de: [https://gestion.pe/peru/contaminacion-del-aire-regresa-a-](https://gestion.pe/peru/contaminacion-del-aire-regresa-a-valores-pico-en-lima-y-callao-noticia/)

[valores-pico-en-lima-y-callao-noticia/](https://gestion.pe/peru/contaminacion-del-aire-regresa-a-valores-pico-en-lima-y-callao-noticia/) [28 de agosto del 2021].

Hildebrandt, M. (2019). Martha Hildebrandt: el significado de “Parque automotor”.

Recuperado de: [https://elcomercio.pe/opinion/habla-culta/martha-hildebrandt-](https://elcomercio.pe/opinion/habla-culta/martha-hildebrandt-significado-parque-automotor-noticia-653235-noticia/)

[significado-parque-automotor-noticia-653235-noticia/](https://elcomercio.pe/opinion/habla-culta/martha-hildebrandt-significado-parque-automotor-noticia-653235-noticia/) [28 de agosto del 2021].

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*.

México: MC Graw-hill.

- Hospinal, S. (2017). *Propuesta de aplicación de tributación ambiental como medida para la reducción de la contaminación realizada por el parque automotor Tacna 2013 – 2014* (Tesis de pregrado). Perú, Universidad de Tacna. Recuperado de: <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/295/Hospinal-Vargas-Sergio-Aaron.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [20 de agosto del 2021].
- Hurtado, J. (2000). *Metodología de la investigación holística* (3ra ed.). Caracas, Venezuela: Fundación Sypal.
- Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades. Diario el Peruano, 2003.
- Ley N° 28611 - Ley General del Ambiente (ANA). Diario el Peruano, Lima, 2005.
- Méndez, J. (2017). *Parque automotor y contaminación ambiental en el Centro Histórico de Lima* (Tesis de pregrado). Perú, Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Recuperado de: <https://hdl.handle.net/20.500.12672/6200> [20 de agosto del 2021].
- Ministerio de ambiente (2013). Estudio de desempeño ambiental 2003 – 2013. <https://www.minam.gob.pe/esda/6-1-4-efectos-en-la-salud-de-las-personas-que-produce-la-contaminacion-estudios-que-estimen-el-impacto-de-la-contaminacion-en-la-salud-de-la-poblacion/>
- Ministerio de Economía y Finanzas (2021). Definiciones: Recuperado de: https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100240&lang=es-ES&view=article&id=283 [28 de agosto del 2021].
- Ministerio del Ambiente (2013). Estudio de desempeño ambiental 2003-2013. Recuperado de: <https://www.minam.gob.pe/esda/6-1-4-efectos-en-la-salud-de-las-personas-que-produce-la-contaminacion-estudios-que-estimen-el-impacto-de-la-contaminacion-en-la-salud-de-la-poblacion/> [28 de agosto del 2021].

Ministerio del Ambiente (2019). Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire

de Lima y Callao. Recuperado de:

<https://sinia.minam.gob.pe/documentos/diagnostico-gestion-calidad-ambiental-aire-lima-callao> [28 de agosto del 2021].

Municipalidad Metropolitana de Lima (2019). Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima (Ordenanza N° 2208) .

Murillo, C. (2018). *Los impuestos ambientales en la ley orgánica de régimen tributario interno: efectividad en torno a su finalidad extrafiscal* (Trabajo de pregrado).

Ecuador, Universidad de Cuenca. Recuperado de:

<http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/30373> [20 de agosto del 2021].

OMS (2018). Nueve de cada diez personas de todo el mundo respiran aire contaminado”

recuperado de: <https://www.who.int/es/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>

Padilla, F. y Ferman, F. (2019). Contaminación ambiental en México: Responsabilidad política y social *Rev Cadena Cereb.* 2019; 3(1): 64-72. [fecha de Consulta 16 de septiembre de 2021]. Disponible en: <https://www.cadenadecerebros.com/single-post/ART-RE-31-01>

Paredes, C. (2017). *Reforma Fiscal Verde: ¿Estricta Tributación Ambiental o Incentivos Tributarios de Promoción Efectiva en la Adopción de Medidas de Protección del Medio Ambiente?* (Tesis de Magister). Perú, Universidad ESAN. Recuperado de:

<https://hdl.handle.net/20.500.12640/1181> [20 de agosto del 2021].

Paz, O. (2019). En cinco años solo 11 choferes fueron multados por contaminar el aire en

Lima | #NoTePases. Recuperado de: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/en->

[cinco-anos-solo-11-choferes-fueron-multados-por-contaminar-el-aire-en-lima-video-noticia/](#) [28 de agosto del 2021].

Ramos, T. (2018). *Análisis de impuestos ambientales en países de la región, y propuesta de implementación de estos, en empresas de transporte de pasajeros como medida de protección al medio ambiente, por emisiones de CO₂, en Chiclayo* (Tesis de pregrado). Perú, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12423/1405> [20 de agosto del 2021].

Ramos, T. (2018). *Análisis de impuestos ambientales en países de la región, y propuesta de implementación de estos, en empresas de transporte de pasajeros como medida de protección al medio ambiente, por emisiones de CO₂, en Chiclayo* (Tesis de pregrado). Perú, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12423/1405> [20 de agosto del 2021].

Suarez, N. (2010). *Tributos medio ambientales como alternativa para disminuir el índice de contaminación de Chimbote – Perú* (Tesis de postgrado). Perú, Universidad Nacional de Trujillo. Recuperado de: <http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/5663> [20 de agosto del 2021].

Ríos, G. (2007). *Tributación ambiental: la contribución por gasto*. México. UNAM. Recuperado de: <http://ru.juridicas.unam.mx:80/xmlui/handle/123456789/11396> [20 de agosto del 2021].

Torres Choque, Y. Y. (2015). *Propuesta de implementación de la auditoría ambiental para su aplicación en empresas distribuidoras y comercializadoras en la región Arequipa año 2014; caso: Tambos Perú SAC*.

Torres, C. y Aruquipa, S. (2017). *Implementación de un Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular (IMCV) en la ciudad de La Paz* (Trabajo de pre grado).

Bolivia, Universidad Mayor de San Andrés. Recuperado de:
<http://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/15750> [20 de agosto del 2021].

Torres, S. (2020). *La tributación ambiental como medida de protección del medio ambiente en la región de cajamarca período 2015-2018: sector minero* (Tesis de magister).

Perú, Universidad de San Martín de Porres. Recuperado de:
<https://hdl.handle.net/20.500.12727/6792> [20 de agosto del 2021].

Tribunal Constitucional del Perú (2001). EXP. N.º 0018-2001-AI/TC.

Tribunal Constitucional del Perú (2002). EXP. N.º 0964-2002-AA/TC.

Tribunal Constitucional del Perú (2003). EXP. N.º 3510-2003-AA/TC.

Tribunal Constitucional del Perú (2004). EXP. N.º 0048-2004-PI/TC.

Tribunal Constitucional del Perú (2007). EXP. N.º 03343-2007-PA/TC.

Tribunal Constitucional del Perú (2008). EXP. N.º 03610-2008-PA/TC.

Tribunal Constitucional del Perú (2009). EXP. N.º 03816-2009-PA/TC.

Universidad Adventista de Chile. (2017). Formato para validación de expertos. Universidad

Adventista de Chile. Recuperado de

[https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[MayKbSu5OUPwMmC-](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[AY&oq=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[+de+Chile.&gs_lcp=Cgdnd3Mtd2l6EAM6BwgAEEcQsANQ7uQDWO7kA2CA6](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[wNoAXACeACAAbiAGuApIBAzAuMpgBAKABAaoBB2d3cy13aXrIAQjAA](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[QE&scient=gws-wiz&ved=0ahUKEwiGnqnq8-](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY)

[fvAhU0F7kGHcCkAG8Q4dUDCA0&uact=5](https://www.google.com/search?q=Formato+para+validaci%C3%B3n+de+expertos+Universidad+Adventista+de+Chile.&rlz=1C1CHWL_esPE877PE877&ei=321rY) [30 de agosto del 2021].

Valdivieso, G. (2016). *El impuesto como mecanismo de garantía constitucional del derecho a un medio ambiente sano en el Ecuador* (Tesis de postgrado). Ecuador, Universidad Simón Bolívar. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10644/5499> [20 de agosto del 2021].

Valencia, P. (2010). *Derecho ambiental y empresa. Perú. Universidad de Lima*. Recuperado de: https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/10733/Foy_Valencia_derecho_ambiental.pdf?sequence=1&isAllowed=y [20 de agosto del 2021].

Vara, A. (2012). *Desde la idea hasta la sustentación: siete pasos para una tesis exitosa. Un método efectivo para las ciencias empresariales*. Lima: Universidad San Martín de Porres.

Villegas, W. (2012). Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular IMCV - caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra. *Revista Perspectivas*, (30), 7-70. Recuperado en 30 de septiembre de 2021, de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1994-37332012000200002&lng=es&tlng=es.

Yacolca, D. (2009). *Derecho Tributario Ambiental*. Lima: Editorial Grijley E.I.R.L.

Yabar y Herrera (2008). Tributos locales y cargas como instrumentos de movilidad sostenible en las grandes metrópolis españolas. *Revista electrónica de medioambiente* (5), 58-72. Recuperado en 30 de septiembre de 2021, de <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-41228/yabar%20herrera%20art.pdf>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLES	TIPO DE INVESTIGACIÓN
“TRIBUTO MUNICIPAL QUE BUSCA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA PRODUCIDA POR EL PARQUE AUTOMOTOR A FIN DE OBTENER UN AMBIENTE EQUILIBRADO PARA EL DESARROLLO DE LA VIDA Y LA SALUD EN LIMA METROPOLITANA, 2021”	¿La creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, año 2021?	Determinar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, año 2021.	Independiente: Tributo municipal	Tipo de investigación. descriptivo Cualitativo Transversal, teoría crítica, teoría fundamentada
	ESPECÍFICOS:	ESPECÍFICOS:		
	a. ¿Es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021?	a. Determinar si es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.	Dependiente: Ambiente equilibrado	
	b. ¿La creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021?	b. Determinar si la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.	Vida Salud	
	c. ¿Cuál sería el tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021?	c. Identificar el tributo más adecuado para lograr la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.		

Anexo 2. Instrumento de investigación

GUÍA DE ENTREVISTAS

Diseñado por: Tania Katherine Pastor Moreno y Alan Jesús Espinoza Hinojosa

Asesor: Raul Iván Morales Villegas

I. Título de la Investigación:

“TRIBUTO MUNICIPAL QUE BUSCA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA PRODUCIDA POR EL PARQUE AUTOMOTOR A FIN DE OBTENER UN AMBIENTE EQUILIBRADO PARA EL DESARROLLO DE LA VIDA Y LA SALUD EN LIMA METROPOLITANA, 2021”

II. Datos Generales:

Apellidos y nombres:

Profesión:

III. Cuestionario relacionado a la investigación:

1. Objetivo específico N° 1: Determinar si es posible crear un tributo municipal dirigido a los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.

Preguntas:

- d. ¿Qué acciones realiza la Municipalidad con respecto a la contaminación atmosférica producida por el parque automotor de la ciudad de Lima Metropolitana?
- e. ¿Qué acciones legales podría implementar la Municipalidad para reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor?

- f. ¿Qué tributos podría implementar la municipalidad para reducir la contaminación atmosférica por el parque automotor?
2. Objetivo específico N° 2: Determinar si la creación de un tributo municipal permitirá reducir la contaminación atmosférica por parte de los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.

Preguntas:

- a. ¿Considera que el parque automotor en Lima Metropolitana contribuye con la contaminación atmosférica?
- b. ¿De qué forma la contaminación atmosférica producida por el parque automotor afecta a las personas que se encuentran en Lima Metropolitana?
- c. ¿De qué manera la creación de un tributo municipal podría reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor en Lima Metropolitana?
3. Identificar el tributo más adecuado que conlleva a la reducción de la contaminación atmosférica por los vehículos que conforman el parque automotor en Lima Metropolitana, año 2021.

Preguntas:

- a. ¿Qué tributos podrían implementarse a fin de reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor en Lima Metropolitana?
- b. ¿Qué tributo podría implementar la Municipalidad directamente? Es decir, sin la intervención de otra institución del estado.
- c. ¿Cuál considera que sería el tributo más adecuado para lograr reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor?

Anexo 3. Documentos relacionados a la validación del instrumento

VALIDACIÓN DE LA GUÍA DE ENTREVISTA

I. Datos Generales

1.1 Apellidos y Nombres: Torres López Nathaly

1.2 Cargo e institución donde labora: Msc. Medio Ambiente – Municipalidad de Lima

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Entrevista

1.4 Autor(a) del instrumento: Alan Jesús Espinoza Hinojosa y Tania Katherine Pastor Moreno

II. Aspecto de Validación:

Criterios	Indicadores	Inaceptable					Medianamente aceptable					Aceptable			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
Clara	Formulado con lenguaje comprensible													✘	
Precisión	Adecuado a los objetivos y las necesidades de la investigación													✘	
Organización	Existe una organización lógica													✘	
Concordancia con el lenguaje del entrevistado	Se respaldan los fundamentos científicos													✘	

III. Evaluación general de la guía de entrevista

El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación

 ✘

El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

IV. Promedio de Valoración

Lima 23 de Setiembre de 2021



FIRMA DEL JUEZ

VALIDACIÓN DE LA GUÍA DE ENTREVISTA

I. Datos Generales

1.1 Apellidos y Nombres: Palomino Contreras Diana

1.2 Cargo e institución donde labora: Especialista Ambiental – Municipalidad de Lima

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Entrevista

1.4 Autor(a) del instrumento: Alan Jesús Espinoza Hinojosa y Tania Katherine Pastor Moreno

II. Aspecto de Validación:

Criterios	Indicadores	Inaceptable					Medianamente aceptable				Aceptable			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Clara	Formulado con lenguaje comprensible													✘
Precisión	Adecuado a los objetivos y las necesidades de la investigación													✘
Organización	Existe una organización lógica													✘
Concordancia con el lenguaje del entrevistado	Se respaldan los fundamentos científicos													✘

III. Evaluación general de la guía de entrevista

El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación

El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

IV. Promedio de Valoración

100

Lima 23 de Setiembre de 2021



FIRMA DEL JUEZ

Anexo 4. Protocolo de consentimiento informado

PROTOCOLO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENTREVISTAS

Estimado/a participante,

Le pedimos su apoyo en la realización de una investigación conducida por Tania Katherine Pastor Moreno y Alan Jesús Espinoza Hinojosa. La investigación, denominada “Tributo municipal que busca reducir la contaminación atmosférica producida por el parque automotor a fin de obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud en lima metropolitana, 2021”. Con el objetivo de: Determinar si la creación de un tributo municipal dirigido a los vehículos contribuiría a obtener un ambiente equilibrado para el desarrollo de la vida y la salud, por reducción de la contaminación atmosférica, en Lima Metropolitana, año 2021.

El procedimiento de recolección de datos se realizará a través de entrevistas que serán grabadas y luego transcritas para su análisis.

Si tuviera alguna consulta sobre la presente investigación, no dude en realizarla, estaremos atentos a responder con mucho gusto, sea antes o durante su participación.

Todos los datos relacionados con su identidad serán tratados de manera confidencial y no aparecerán en ninguna publicación relacionada con el estudio.

Si estuviera en desacuerdo de participar, indicar respondiendo el presente email, en el mismo deberá indicar si prefiere la no confidencialidad de sus datos personales.

Lima, ____ de _____ de 20__

Nombre del participante: _____

Firma del participante: _____

Investigador: Tania Katherine Pastor Moreno y Alan Jesús Espinoza Hinojosa

Firma del Investigador: _____

Email:

Atentamente,

Los investigadores