

657
Ch21

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
Escuela Profesional de Contabilidad



**“EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR
Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA
TRIBUTARIO MUNICIPAL”**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE PROFESIONAL DE
CONTADOR PÚBLICO**

ENRIQUE MANUEL CHAPARRO VILLAFANA

**Callao, Setiembre, 2015
PERÚ**



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
Av. Juan Pablo II - 306 – Ciudad Universitaria – Bellavista-Callao
Teléfonos: 429-6101 - Telf. 429-3131 Fax: Anexo 107 Apartado Postal 138

Decanato

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERU"
"AÑO DE LA DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA Y DEL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN"

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DE FACULTAD

Nº 441-15-CFCC
Bellavista, setiembre 10 2015.

El Consejo de Facultad de Ciencias Contables de la Universidad Nacional del Callao.

VISTOS, los Oficios Nº 059-2015-INICC/FCC de fecha 08 de setiembre del 2015, mediante el cual, el Director del Instituto de Investigación remite la propuesta de Jurado Evaluador para el Ciclo de Tesis 2015-02 para la titulación profesional por la modalidad de Tesis con Ciclo de Tesis y, el Oficio Nº 092-2015-CGT/FCC/UNAC de fecha 08 de setiembre del 2015 del Presidente de la Comisión de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Contables, informando la designación del Representante de dicha Comisión para las sustentaciones correspondientes al Ciclo de Tesis 2015-02;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución del Consejo Universitario Nº 043-2011-CU del 25/02/11 se aprueba el Reglamento de Grados y Títulos de Pregrado; y sus modificatorias Resoluciones de Consejo Universitario Nº 072-2011-CU, Nº 082-2011-CU, Nº 221-2012-CU, considerándose en el Art. 23º la titulación profesional por la modalidad de tesis en dos procedimientos: titulación sin ciclo de tesis, y titulación con ciclo de tesis;

Que, en los artículos 14º, 15º y 16º del indicado Reglamento se dispone lo concerniente a la designación del Jurado Evaluador para la titulación profesional por la modalidad de Sustentación de Tesis y, el Art. 41º dispone que el Representante es designado por el Consejo de Facultad a propuesta de la Comisión de Grados y Títulos;

Que, mediante Resolución Rectoral Nº 754-2013-R del 21 de agosto del 2013 se aprobó la "Directiva para la Titulación Profesional por la modalidad de Tesis con Ciclo de Tesis en la Universidad Nacional del Callao", precisándose en el Capítulo X – De la Sustentación de la Tesis de Titulación, numerales 10.1; 10.2; 10.3 y 10.4 el desarrollo del acto de sustentación;

Que, mediante Resolución de Consejo de Facultad Nº 295-15-CFCC del 05/05/2015, se aprobó el Cronograma de Actividades del Ciclo de Tesis 2015-02, fijándose la sustentación de tesis para los días martes 15 y jueves 17 de setiembre del 2015;

Que, conforme al primer documento del visto, el Instituto de Investigación propone como Jurado Evaluador al Dr. CPC. Luis Alberto Bazalar Gonzales como Presidente, al Mg. Econ. Rogelio César Cáceda Ayllón como Secretario, al Mg. CPC. Walter Zans Arimana como Vocal y al Mg. CPC. Lázaro Carlos Tejeda Arquifiego como Miembro Suplente; en tanto que, la Comisión de Grados y Títulos, en el segundo documento del visto, propone al Mg. CPC. Humberto Tordoya Romero como Representante de la Comisión;

Que, mediante Resolución Rectoral Nº 551-2015-R del 27 de agosto del 2015, se conforma el Consejo de Facultad de Ciencias Contables conforme a lo autorizado por la Asamblea Universitaria Transitoria mediante Resolución Nº 12-2015-AUT-UNAC del 13/08/2015, con vigencia hasta la elección y designación de los nuevos integrantes;

Estando a lo acordado por el Consejo de Facultad en su Sesión Ordinaria de fecha 08 de setiembre del 2015 y en uso de las atribuciones concedidas al Consejo de Facultad en el Art. 180º del Estatuto de la Universidad Nacional del Callao;

RESUELVE:

1º **DESIGNAR EL JURADO EVALUADOR PARA LA SUSTENTACION DE TESIS DEL CICLO DE TESIS 2015-02** para la obtención del Título Profesional, que se llevará a cabo los días **MARTES 15** y **JUEVES 17** de **setiembre del 2015**; Integrando el Jurado los siguientes Profesores:



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
Av. Juan Pablo II - 306 - Ciudad Universitaria - Bellavista-Callao
Teléfonos: 429-6101 - Telf. 429-3131 Fax: Anexo 107 Apartado Postal 138

Decanato

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERU"
"AÑO DE LA DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA Y DEL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN"

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DE FACULTAD
Nº 441-15-CFCC
Bellavista, setiembre 10, 2015

Dr. CPC. LUIS ALBERTO BAZALAR GONZALES	-	Presidente
Mg. Econ. ROGELIO CESAR CACEDA AYLLON	-	Secretario
Mg. CPC. WALTER ZANS ARIMANA	-	Vocal
Mg. CPC. LAZARO CARLOS TEJEDA ARQUIÑEGO	-	Miembro Suplente
Mg. CPC. Humberto Tordoya Romero	-	Representante de la Comisión de Grados y Títulos

- 2º Establecer que los Miembros del Jurado en su conjunto, son responsables de sus decisiones y calificaciones, las mismas que son irrevisables, irrevocables e inapelables en cualquier instancia, incluyendo el Consejo de Facultad y Consejo Universitario.
- 3º Disponer que el Secretario del Jurado, en estricto cumplimiento del numeral 10.4 del Capítulo X - De la Sustentación de la Tesis de Titulación de la Directiva para la Titulación Profesional por la modalidad de Tesis con Ciclo de Tesis en la Universidad Nacional del Callao; redacte el Acta de Sustentación respectiva sobre el resultado de la Sustentación, la que será firmada por todos los miembros del Jurado, al final del acto de sustentación.
- 4º Transcribir la presente Resolución al Rector (e), Vicerrector Administrativo (e), Vicerrector de Investigación (e), Secretaría General, Órgano de Control Institucional, Instituto de Investigación, Secretaría del Decanato, Comisión de Grados y Títulos, Coordinador Académico del Ciclo de Tesis 2015-02, Miembros del Jurado-Evaluador y Representante de la CGT/FCC y Miembros del Consejo de Facultad.

Regístrese y comuníquese.-



Dr. Roger H. Pasa Huaman
DECANO

R. Pasa



INFORME N° 017-2015-PJE/FCC/UNAC

PARA : DR. ROGER HERNANDO PEÑA HUAMAN
Decano de la Facultad de Ciencias Contables.

DE : DR. CPC. LUIS ALBERTO BAZALAR GONZALES
Presidente del Jurado Evaluador Ciclo de Tesis 2015-02

ASUNTO. : INFORME FAVORABLE DE SUSTENTACION DE TESIS DEL
CICLO DE TESIS 2015-02.


FECHA : **15 de Setiembre del 2015**

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, a fin de saludarlo muy cordialmente y a la vez hacer de su conocimiento que como Presidente del Jurado de Sustentación de Tesis del **Ciclo de Tesis 2015-02**, designado mediante Resolución de Consejo de Facultad N° 441-15-CFCC, del 10 de setiembre del 2015, he participado en la sustentación de Tesis titulada: "**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL**", presentado por el Bachiller(es): **CHAPARRO VILLAFANA, Enrique Manuel**, realizado el día Martes, 15 de Setiembre del 2015.

No existiendo observaciones por subsanar del bachiller: **CHAPARRO VILLAFANA, Enrique Manuel**, los miembros del Jurado de Sustentación de Tesis acordamos por unanimidad, aprobar la sustentación de tesis y damos la conformidad para que se continúe con el trámite correspondiente.

Agradeciendo su atención a la presente, aprovecho la oportunidad para manifestarle las muestras de mi mayor consideración.


.....
DR. CPC. LUIS ALBERTO BAZALAR GONZALES
Presidente del Jurado Evaluador de Sustentación de
Tesis del Ciclo de Tesis 2015-02.

C.c. Tesista.
C.c. Archivo.



CICLO DE TESIS 2015-02

"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

ACTA DE SUSTENTACION N° 017 -2015-02/FCC
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PUBLICO

En Bellavista, Callao, Ciudad Universitaria, en la Facultad de Ciencias Contables siendo las 5:20 horas, del día martes 15 de setiembre 2015, se reunieron los Miembros del Jurado Evaluador para la Sustentación de Tesis con Ciclo de Tesis 2015-02, profesores:

DR. CPC. LUIS ALBERTO, BAZALAR GONZÁLES.	: Presidente
MG. ECO. ROGELIO CESAR CACEDA AYLLÓN	: Secretario
MG. CPC. WALTER, ZANS ARIMANA	: Vocal
MG. CPC. LÁZARO CARLOS, TEJEDA ARQUIÑEGO	: Miembro Suplente.

Previa lectura de la Resolución N° 441-15-CFCC, de fecha **10 de Setiembre del 2015**, de la designación del Jurado para la Sustentación de Tesis de acuerdo al Reglamento de Grados y Títulos de Pregrado y la "Directiva N° 012-2014-R, denominada "Directiva para la Titulación Profesional por la Modalidad de Tesis con Ciclo de Tesis en la Universidad Nacional del Callao", aprobado con Resolución Rectoral N° 754-2013-R, del 21 de agosto, y su modificatoria N° 777-2013-R, del 29 de agosto del 2013; se inició el Acto de Sustentación invitando al Bachiller: **CHAPARRO VILLAFANA, Enrique Manuel**; a la Sustentación de la Tesis titulada: "**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL**", Finalizada la Sustentación al bachiller absolvió las preguntas y observaciones formuladas por el Jurado Evaluador.

Seguidamente pasaron a deliberar y calificar la Tesis en privado, obteniendo como resultado el calificativo de 15.....(BUENO.....) Por **UNANIMIDAD**.

Por consiguiente, el Jurado acordó declarar APTO..... para optar el Título Profesional de **(APTO/NO APTO)**

Contador Público al Bachiller: **CHAPARRO VILLAFANA, Enrique Manuel**; culminando la ceremonia de Sustentación de Tesis a las 6:00 horas del mismo día. Como constancia del acto, firmaron los miembros presentes del Jurado Evaluador para la sustentación de Tesis con **Ciclo de Tesis 2015-02**.


En conformidad firman, en Bellavista el día 15 del mes de Setiembre del 2015.



DR. CPC. LUIS ALBERTO, BAZALAR GONZÁLES
Presidente



MG. ECO. ROGELIO CESAR CACEDA AYLLÓN
Secretario



MG. CPC. WALTER, ZANS ARIMANA
Vocal



MG. CPC. LÁZARO CARLOS, TEJEDA ARQUIÑEGO
Miembro Suplente

DEDICATORIA

Quiero dedicarle este trabajo a Dios que me ha dado la vida y fortaleza para terminar este proyecto de investigación, a mis Padres por estar ahí cuando más los necesité; en especial a mi madre por su ayuda y constante cooperación.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por darme la vida. A mi familia, por su apoyo incondicional. A la Universidad Nacional del Callao por recibirme en sus aulas, por su formación académica, humana y profesional. A mi asesor y a los docentes de la Facultad Ciencias Contables, por compartir sus conocimientos, sus enseñanzas en el transcurso de los cinco años de estudio.

A los trabajadores y funcionarios del Servicio de Administración Tributaria por permitirme desarrollar como profesional.

ÍNDICE

Dedicatoria

Agradecimientos

Resumen

Abstract

Introducción

CAPITULO I : PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
1.1 DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA	15
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	16
1.2.1 Problema Principal	16
1.2.2 Problemas Específicos.....	16
1.3 Objetivos de la Investigación.....	16
1.3.1 Objetivo General	16
1.3.2 Objetivos Específicos.....	17
1.4 Justificación	17
1.5 Importancia	18
CAPITULO II : MARCO TEÓRICO	20
2.1 ANTECEDENTES.....	20
2.2 SISTEMA TRIBUTARIO	25
2.2.1 El Sistema Tributario Peruano	25
2.2.2 Antecedentes Históricos.....	25
2.2.3 La Tributación Moderna	28
2.2.4 La Administración Tributaria	30
2.2 SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL	31
2.2.1 La Administración Tributaria Municipal	31
2.2.2 FUNCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA MUNICIPAL	32
2.2.2.1 Sistemas de Funciones.....	32
2.2.2.2 Sistemas de Funciones Operativas o Ejecutoras	32
2.2.2.3 Función de Recaudación	33
2.2.2.4 Función de Fiscalización Tributaria	34
2.2.2.5 Función de Cobranza Coactiva	37
2.2.2.6 Sistemas de Funciones de Apoyo	39
2.2.2.7 Función de Registros de Contribuyentes	39
2.2.2.8 Función de Gestión.....	41

2.3	EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA	43
2.4	IMPUESTO PREDIAL	46
2.5	IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR	50
2.5.1	Reseña	50
2.5.2	La Ley N° 23724.....	51
2.5.3	El Decreto Legislativo N° 362	53
2.5.4	La Ley N° 24966.....	55
2.5.5	La Ley N° 25289.....	56
2.5.6	El Decreto Legislativo N°776, Ley de Tributación Municipal.....	57
2.5.7	La Ley N°27616, Ley que restituye recursos a los gobiernos locales	62
2.6	IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR VS. IMPUESTO DE CIRCULACIÓN.....	64
2.6.1	El Impuesto al Patrimonio Vehicular	65
2.6.2	El Impuesto de Circulación de Vehículos	67
2.6.2.1	Hecho Imponible	68
2.6.2.2	Sujeto Pasivo	68
2.6.2.3	Base Imponible y Tasa	69
2.6.2.4	El Sujeto Activo y la Distribución del Tributo.....	70
2.6.3	La Necesidad De Modificar El Impuesto Al Patrimonio Vehicular.....	71
2.6.3.1	La Forma de Determinación del Tributo.....	72
2.6.3.2	La Periodicidad	73
2.6.3.3	Las Relaciones Fiscales Intergubernamentales en el Impuesto sobre los Vehículos	74
2.7	INFORME DE GESTIÓN DE LAS UNIDADES ORGÁNICAS/ÓRGANOS DEL SAT.....	78
2.7.1	Aspectos Generales.....	79
2.7.2	Estado Situacional	80
2.7.2.1	Periodo de Gestión	80
2.7.2.2	Actividades Realizadas.....	80
2.7.3	Logros Alcanzados.....	83
2.7.3.1	Embargo Vehicular por Secuestro Conservativo	83
2.7.3.2	Monto Recaudado por Secuestro Conservativo	87
2.7.3.4	Embargo Vehicular por Secuestro Conservativo por Capturas Selectivas.....	89
2.7.4	Problemática.....	92
2.7.5	Medidas Correctivas.....	92
2.8	SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA TRIBUTACIÓN MUNICIPAL.....	93
2.8.1	Aspectos Institucionales.....	94
2.8.2	Aspectos Tributarios	101

2.8.2.1 Régimen Tributario Municipal	101
2.8.2.2 Código Tributario	103
2.8.3 Impuesto Predial.....	105
2.8.4 Impuesto de Alcabala	110
2.8.5 Impuesto al Patrimonio Vehicular	113
2.8.6 Impuesto a los Espectáculos públicos no deportivos.....	115
2.8.7 Impuesto a los Juegos	116
2.8.8 Arbitrios.....	117
2.9 DEFINICIONES DE TÉRMINOS BÁSICOS.....	120
CAPITULO III : VARIABLES E HIPÓTESIS	123
3.1 DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES.....	123
3.2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	123
3.3 HIPÓTESIS.....	125
3.3.1 Hipótesis Principal	125
3.3.2 Hipótesis específicas.....	125
CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	126
4.1 TIPO DE LA INVESTIGACIÓN	126
4.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	126
4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA	127
4.3.1 Población	127
4.3.2 Muestra	127
4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	128
4.4.1 Técnicas	128
4.4.2 Instrumentos	128
4.5 PROCEDIMIENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	129
4.6 PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO Y ANÁLISIS DE DATOS.....	130
4.6.1 Procesamiento Estadístico	130
4.6.2 Análisis de Datos.....	130
CAPÍTULO V : RESULTADOS	131
5.1 VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO	131
5.1.1 Validación	131
5.1.2 Confiabilidad.....	131
5.3 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.....	133

CAPITULO VI : CONCLUSIONES	149
CAPITULO VII : RECOMENDACIONES	151
CAPITULO VIII : BIBLIOGRAFÍA.....	154
ANEXOS	157
ANEXO 1 : MATRIZ DE CONSISTENCIA.	
ANEXO 2 : CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN.	
ANEXO 3 : CONSIDERACIONES DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR.	
ANEXO 4 : APROBACIÓN DE LA TABLA REFERENCIALES DE VEHÍCULOS.	
ANEXO 5 : LEY N°26979 DE PROCEDIMIENTO DE EJECUCIÓN COACTIVA.	

INDICE DE GRAFICO

Grafico N° 1 COMPARATIVO DE DESEMPEÑO DE RECAUDACIÓN ANUAL SAT, SUNAT Y PBI, 2000-2013	31
Grafico N°2 DEUDA PENDIENTE DE PAGO AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014.....	34
Grafico N° 3 EMISIÓN MASIVA	42
Grafico N° 4 INGRESOS MENSUALES RECAUDADOS POR EL SAT 1998-2014	45
Grafico N° 5 INGRESOS ANUALES RECAUDADOS POR EL SAT 2003-2014	46
Grafico N° 6 PORCENTAJE DE INGRESOS QUE ORIENTAN OBJETIVOS DE RECAUDACIÓN	50
GRAFICO N° 7 EFECTIVIDAD DE RECAUDACIÓN DE DEUDA TRIBUTARIA.....	78
GRAFICO N° 8: COMPARATIVO DE SECUESTRO CONSERVATIVO VEHICULAR 2003 – 2014	84
GRAFICO N° 9: SECUESTRO CONSERVATIVO VEHICULAR SEGÚN DEUDA 2011–2014.....	85
GRAFICO N° 10: SECUESTRO CONSERVATIVO VEHICULAR SEGÚN DEUDA 2011–2014.....	86
Grafico N°11: RECAUDACIÓN POR SECUESTRO CONSERVATIVO SEGÚN DEUDA 2011–2014.....	88
Grafico N°12: VEHÍCULOS EMBARGADOS POR SECUESTRO CONSERVATIVO SELECTIVOS.....	91

TABLAS DE CONTENIDO

TABLA 5.1 INTERPRETACIÓN DE LA MAGNITUD DEL COEFICIENTE DE CONFIABILIDAD DE UN INSTRUMENTO	132
TABLA N° 5.2 RELACIÓN ENTRE EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL (PRUEBA CHI-CUADRADO)	132
TABLA 5.3.1 PRIMERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	133
TABLA 5.3.2 SEGUNDA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	135
TABLA 5.3.3 TERCERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	136
TABLA 5.3.4 CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	137
TABLA 5.3.5 QUINTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	138
TABLA 5.3.6 SEXTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	139
TABLA 5.3.7 SÉPTIMA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	140
TABLA 5.3.8 OCTAVA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	141
TABLA 5.3.9 NOVENA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	142
TABLA 5.3.10 DECIMA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	143
TABLA 5.3.11 DECIMA PRIMERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	144
TABLA 5.3.12 DECIMA SEGUNDA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	145
TABLA 5.3.13 DECIMA TERCERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	146
TABLA 5.3.14 DECIMA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	147
TABLA 5.4. RELACIÓN ENTRE EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y EL NIVEL DE MOROSIDAD (PRUEBA CHI- CUADRADO)	148

INDICE DE TABLAS

Tabla N°1.1 TRIBUTOS APLICADOS EN LA ÉPOCA INCAICA	27
Tabla N°2 EL ARTÍCULO 19° DE LA MENCIONADA NORMA Y SUS NORMAS REGLAMENTARIAS	52
Tabla N°3. SUPREMO N° 154-84-EFC.....	53
Tabla 4. LEY N° 24966	56
Tabla 5. N° 022-94-EF	61
Tabla 6.LEY N° 27616	63
Tabla N° 7 CHILE: PERMISO DE CIRCULACIÓN	76
Tabla N° 8 ARGENTINA: IMPUESTO AUTOMOTOR.....	76
Tabla N° 9 COLOMBIA: IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES	77
Tabla N° 10 ESPAÑA: IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA	77
Tabla N° 11 PERSONAL EN ÁREA FUNCIONAL DE OPERATIVOS DE COBRANZA	82
Tabla N° 12 SECUESTROS CONSERVATIVOS VEHICULARES 2011–2014	84
Tabla N° 13 SECUESTROS CONSERVATIVOS POR DEUDA NO TRIBUTARIA 2011 – 2014	85
Tabla N° 14 SECUESTROS CONSERVATIVOS VEHICULARES 2011–2014	86
Tabla N° 15 RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE DEUDA NO TRIBUTARIA 2011–2014	87
Tabla N° 16 RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE DEUDA TRIBUTARIA 2011–2014	87
Cuadro N° 17 RECAUDACIÓN DISCRIMINADA EN DEPÓSITOS	88
Cuadro N° 18 TOTAL RECAUDACIÓN DEUDA NO TRIBUTARIA Y TRIBUTARIA EN DEPÓSITOS	89
Tabla N° 19 VEHÍCULOS EMBARGADOS EN OPERATIVOS SELECTIVOS– TRIBUTARIO.....	91
Tabla N° 20: VEHÍCULOS EMBARGADOS EN OPERATIVOS SELECTIVOS NO TRIBUTARIO	91
Tabla N° 21: TOTAL VEHÍCULOS EMBARGADOS EN OPERATIVOS SELECTIVOS.....	92
Tabla N° 22: DEPÓSITOS VEHICULARES SAT.....	93

RESUMEN

La presente Tesis titulada "**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL**" tiene su ámbito de estudio en el Servicio de Administración Tributaria (SAT) que es el ente recaudador de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en donde se administra, fiscaliza y se cobra los tributos del Impuesto Predial, alcabala, impuesto vehicular, los arbitrios municipales, alcabala, multas tributarias.

La investigación tiene como finalidad presentar estrategias administrativas para optimizar la recaudación del Impuesto sobre vehículo. La investigación se ubicó en un enfoque cualitativa, La población está constituida por los trabajadores del Servicio de Administración Tributaria (SAT) - Lima. El muestreo fue no probabilístico por conveniencia. Debido a la necesidad de encuestar a personas que conozca sobre el tema de investigación, el instrumento usado fue el cuestionario que estuvo constituido por 15 preguntas referidas al tema de investigación.

En el año 2014 los ingresos que el SAT recaudó por encargo de la MML alcanzaron los S/.912,8 millones, lo que significó una caída real de -4% respecto al año anterior (S/.924,0 millones), explicado por el descenso en la recaudación de Alcabalas de otros distritos, que tuvo una disminución real del 15%, sin embargo, la recaudación de Impuesto al Patrimonio Vehicular para el año 2014 ascendió a S/.223,9 millones (incluyendo impuesto corriente y de años anteriores), lo que implicó un crecimiento real de 9% respecto al año anterior (S/.198,9 millones). Se puede afirmar que este concepto mantiene una tendencia creciente en los últimos años, por el dinamismo del mercado vehicular.

ABSTRACT

This thesis entitled **"The Tax to the Heritage Vehicle and the Impact in the System Tax Municipal"** has its field of study in the service of tax administration (SAT), which is the collector of the metropolitan municipality of Lima, where it manages, monitors, and charged the municipal taxes, alcabala, taxes of alcabala, vehicle tax, property tax, tax fines. The research aims to submit administrative strategies to optimize the collection of the tax on vehicle. Research approach was qualitative, the population is constituted by workers of the Service of Tax Administration (SAT) - Lima. The sampling was non-probability for convenience. Due to the need for interviewing people who know about the subject of research, the instrument used was the questionnaire which was made up of 15 questions referring to the subject of research.

In 2014 revenues SAT raised on behalf of the MML reached the S/.912,8 million, which meant an actual decline of - 4% on the previous year (S/.924,0 million), explained by the decline in collecting excises from other districts, which had an actual decrease of 15%, however, the collection of tax to the Vehicular heritage for 2014 amounted to S/.223,9 million (including current and previous years tax) , which meant a real growth of 9% with respect to the previous year (S/.198,9 million). It can be said that this concept remains a growing trend in recent years, by the dynamism of the vehicle market.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se denomina **“El Impuesto al Patrimonio Vehicular y su Repercusión en el Sistema Tributario Municipal”**.

Los impuestos municipales, permiten a la Municipalidad Metropolitana de Lima desarrollar Programas y Proyectos diseñados para mejorar la calidad de vida de los habitantes de dicha localidad.

El ente encargado de regular y organizar la gestión tributaria del municipio es el Servicio de Administración Tributaria (SAT). Las políticas del SAT tienen como finalidad la creación de herramientas eficientes de recaudación como instrumento promotor del desarrollo económico y social en el Municipio de Lima. Estas políticas están orientadas a fortalecer y ampliar las capacidades existentes de recaudación tributaria y no tributaria, a fin de lograr el pleno ejercicio de las competencias tributarias en el Municipio de Lima, así como impulsar el desarrollo de actividades económicas retributivas y crear una cultura tributaria que fomente el pago voluntario y consciente en un Municipio cada vez más comprometido con el bienestar de sus ciudadanos.

El objetivo que persigue la presente investigación, es precisamente coadyuvar al logro de las políticas que persigue dicha organización, es por ello que, se ha planteado como objetivo general, determinar la incidencia del Impuesto al Patrimonio Vehicular para que se optimicen su recaudación, al funcionamiento de los entes encargados.

La metodología planteada en esta investigación consiste en el enfoque cualitativo, a través del estudio de casos, específicamente el caso instrumental, puesto que éste sirve para comprender sus propios fenómenos o relaciones lo cual permitirá estudios posteriores que sugieren programas de intervención

distintos, permitiendo la discusión y elaboración de decisiones diferentes, por lo que se sitúan en un nivel de toma de decisiones.

La población está dada por los funcionarios y contribuyentes adscritos al Municipio de Lima Metropolitana y la muestra está determinada por funcionarios y contribuyentes del municipio.

El trabajo está estructurado en siete partes, el Capítulo I está centrado en el Planteamiento del Problema, punto de partida de la investigación, los objetivos y la justificación, el Capítulo II aborda el Marco Teórico, relacionando la teoría de la investigación; el Capítulo III se Desarrolla las Hipótesis y Variables importantes en toda investigación, el Capítulo IV se incluye la Metodología utilizada y el tratamiento de la información, el Capítulo V contiene la presentación de los resultados, análisis e interpretación de los mismos, el Capítulo VI refiere las conclusiones, el Capítulo VII se plantean las recomendaciones y la planificación de las estrategias como propuesta para optimizar el proceso de recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA

El Servicio Administración Tributaria (SAT), tiene como finalidad la recaudación de los impuestos municipales intentando cumplirlo con eficacia y eficiencia, aplicando los principios de justicia y equidad fiscal, transparencia administrativa y calidad de servicio, con el propósito de proveer a la Municipalidad Metropolitana de Lima de los recursos económicos necesarios para el cumplimiento de sus fines en beneficio de la comunidad.

El propósito de la recaudación del impuesto es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que habitan en el municipio; por ello es deber de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través del SAT cuyo ente es el encargado de motivar e inducir a la ciudadanía, para que de una manera voluntaria y responsable, las personas que residen en dicho municipio cumplan puntualmente con el pago de sus obligaciones tributarias.

Es importante destacar que de acuerdo con las observaciones y análisis de la investigación hay personas que desconocen del pago de sus obligaciones tributarias y los que conocen de su existencia hacen caso omiso al cumplimiento de sus ordenanzas, decretos, acuerdos y resoluciones; para estar al día en los pagos del impuesto correspondiente.

Es de gran importancia destacar que la recaudación al Impuesto al Patrimonio Vehicular beneficia de gran manera a toda la localidad provincial, sin embargo se debe aplicar estrategias para gestionar su cobro ya que hay ciudadanos que incumplen con su obligación de pagar el Impuesto al Patrimonio Vehicular

y que evaden de manera consciente e involuntaria el pago de dicho impuesto que puede beneficiarlo de una manera directa o indirectamente.

En virtud de la problemática planteada en esta investigación se pretende proyectar algunas estrategias administrativas para optimizar la recaudación y demostrar porque es de mucha utilidad hacer efectivo el cobro sobre el Impuesto al Patrimonio Vehicular; así mismo se pretende determinar las causas que originan el incumplimiento del impuesto y estudiar las consecuencias que producen la evasión de dicho impuesto.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Problema Principal

¿De qué manera el Impuesto al Patrimonio Vehicular, incide en los ingresos del Sistema Tributario Municipal?

1.2.2 Problemas Específicos

- ✓ ¿En qué medida afecta el incremento en el incumplimiento de pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular a la recaudación del Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana?
- ✓ ¿En qué medida la mala eficiencia de la cobranza del Impuesto al Patrimonio Vehicular perjudica al Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana?

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo General

Determinar de qué manera el Impuesto al Patrimonio vehicular incide en el porcentaje del Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Determinar en qué medida afecta el incremento en el incumplimiento de pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular a la recaudación del Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana.

- Determinar en qué medida la mala eficiencia en la cobranza del Impuesto al Patrimonio Vehicular perjudica al Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana.

1.4 JUSTIFICACIÓN

La elaboración y ejecución del presente proyecto de investigación se justifica en base a las siguientes razones:

- a. Para la gran parte de las Municipalidades Provinciales, que son finalmente las que se encargan de la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular es sumamente primordial en su presupuesto local.

- b. La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular ha crecido constantemente año tras año y existe todavía un potencial grande para una recaudación mayor en el futuro.

- c. Los resultados obtenidos de la ejecución del presente proyecto de Investigación servirán, para comprobar cuanto es la importancia del impuesto al Patrimonio Vehicular en la recaudación del Sistema Tributario Municipal.

- d. Con la toma de decisiones de los órganos competentes, se deberá considerar que medidas coercitivas se tendrían que tomar con los omisos al pago del Impuesto al Patrimonio Vehicular.
- e. Proporcionar un marco teórico-referencial que desarrolle de manera sencilla la potestad tributaria del municipio y más específicamente lo relacionado con el impuesto sobre vehículos. Este estudio da una contribución teórica, ya que pretende dar a conocer a los entes responsables de la administración tributaria municipal del Municipio de Lima Metropolitana, los aspectos tributarios que son vinculantes a su actividad.
- f. Busca establecer el cómo incorporar a la población en general en el conocimiento de su responsabilidad tributaria y despertar en ellos comportamientos favorables; aun cuando el pago de Impuestos, para la población es vista de una manera impositiva negativa, hay que crear conciencia que los referidos impuestos, bien utilizados y dirigidos, son un mecanismo de progreso y de bienestar social que pueden beneficiar al pueblo en general, pero sobre todos a aquellos habitantes de menores recursos económicos.

1.5 IMPORTANCIA

El presente trabajo de investigación es importante porque va a permitir demostrar que el Impuesto al Patrimonio Vehicular se está convirtiendo en uno de los principales tributos recaudados por el Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana.

A su vez de acuerdo con los objetivos planteados en la investigación, tiene gran importancia social-educativa, ya que a través de ellos se permitirá a los contribuyentes tener mayor conocimiento sobre el marco de aplicación de dicho impuesto, pretendiendo lograr soluciones concretas a la problemática en la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular que inciden en el Sistema tributario Municipal de Lima Metropolitana.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES

Venezuela, Guerrero Contreras Yineidi Rosana (2010), “Análisis de la Estructura Tributaria como fuente de ingresos propios en el Municipio Tovar del Estado Mérida”; La presente investigación analizó la estructura tributaria como fuente de ingresos propios en la Alcaldía del Municipio Tovar del Estado Mérida. Para su desarrollo fue necesario identificar los tributos establecidos en el municipio, describir los procesos de liquidación, recaudación y fiscalización, establecer el impacto de la recaudación en los ingresos propios, para luego examinar la estructura tributaria, cumpliendo con los objetivos propuestos. La investigación es descriptiva, de campo, basada en una revisión documental durante su primera fase. Una vez obtenidos los resultados, luego de aplicar la guía de entrevista a los funcionarios de la Dirección de Hacienda, se pudo conocer que la estructura tributaria del Municipio Tovar está conformada por impuestos y tasas. Dicha estructura le permite captar recursos por diversos conceptos; sin embargo, la cuantía de los recursos obtenidos no es satisfactoria, por cuanto el municipio objeto de estudio presenta serias debilidades en lo concerniente a la liquidación, recaudación y fiscalización, pues no existe una base de datos confiable, lo cual conduce a un nivel de recaudación mucho menor al que potencialmente se podría alcanzar. Además, se carece de recursos técnicos y humanos que permitan ejecutar los procesos de recaudación de una manera óptima. Igualmente la falta absoluta de fiscalización propicia la evasión fiscal y, por tanto, repercute en la generación de ingresos propios.

México, Martínez, S. (2000), "Los Controles de Patente Vehicular en el Municipio Zapala"; su objetivo general se basó en establecer controles rigurosos que permitirán aumentar el porcentaje de recaudación de la patente de vehículos en Municipio Zapala México, fue una investigación exploratoria, tipo explicativa, de campo, la población utilizada fueron 4000 contribuyentes y su muestra fue de 1200 propietarios de vehículos, el instrumento utilizado fue una encuesta de preguntas cerradas y a través de los resultados obtenidos llegó a la conclusión de que el porcentaje recaudado representaba aproximadamente 30 % de los contribuyentes de la patente de vehículo, además se verificó que existían propietarios de vehículos pertenecientes a ese municipio que estaban inscritos en otras comunas cercanas, con la finalidad de pagar índices inferiores al del Municipio Zapala.

Perú. Torres Tello Samuel (2005). Diagnóstico de la Gestión Municipal alternativas para el desarrollo. Documento de Trabajo. Ministerio de Economía y Finanzas. El presente diagnóstico de gestión municipal, tiene como objetivo desarrollar un análisis situacional interno y externo de las municipalidades provinciales, a partir del cual se determina entre otros la problemática institucional, sus fortalezas y debilidades, así como las oportunidades y amenazas que hoy registran los gobiernos locales.

Este trabajo se realiza a partir de la determinación de una muestra debidamente definida, donde se analiza diversos aspectos de gestión municipal; para este fin se han aplicado una serie de indicadores económicos, financieros, implementación, entre otros; orientado a un análisis de las necesidades, capacidades y recursos más relevantes de los gobiernos locales provinciales.

2442



El estudio comienza evaluando el entorno institucional, es decir, la coordinación existente entre las municipalidades y los organismos nacionales y extranjeros públicos y privados; así como, organismos de coordinación y apoyo local. De igual modo se evalúa el nivel de planeamiento existente en cada una de las municipalidades que conforman la muestra, a partir de las funciones de planeamiento definido en la ley Orgánica de Municipalidades tales como: plan de desarrollo concertado, plan institucional, plan operativo y planes interinstitucionales. Asimismo se evalúa el nivel de implementación de recursos humanos, tanto en cantidad como en calidad, relacionando para ello el nivel de automatización, nivel de implementación con maquinaria, nivel de morosidad, capacitación, entre otros. De otra parte se analiza los limitantes en los sistemas operativos a fin de medir el grado de modernidad y eficiencia en el manejo de los servicios que brindan las municipalidades a la comunidad.

Los aspectos de capacitación constituyen un elemento fundamental de nuestro análisis, debido que uno de los objetivos del diagnóstico es focalizar un plan de reforzamiento institucional hacia temas que resulten de interés para mejorar la gestión municipal a escala nacional.

Otro aspecto no menos importante es la gestión financiera; por lo que se evalúa el nivel de captación de las diversas fuentes de financiamiento así como el esfuerzo fiscal que realiza cada gobierno local a través de una mayor recaudación institucional; así como mejora en la calidad del gasto.

Una vez culminado el análisis se procede a desarrollar conclusiones sobre los aspectos más relevantes de la evaluación, a partir del cual se hacen recomendaciones que en nuestro concepto permitirán fortalecer la institucionalidad municipal.

Finalmente se presenta una síntesis del trabajo a través de la Matriz FODA, donde se especifica las fortalezas y debilidades municipales, las amenazas y oportunidades. Este análisis nos permitió plantear un conjunto de estrategias orientadas a superar las amenazas y debilidades y aprovechar las fortalezas y oportunidades que tienen los gobiernos locales en este proceso de descentralización y desarrollo del país.

Venezuela, Linares, J. (2005), Estrategias Generales Para Mejorar La Recaudación del Impuesto Sobre Patente De Vehículo; Es una investigación propuesta para la Alcaldía del Municipio Pampán, estado Trujillo; y cuyo objetivo general fue proponer estrategias para el mejoramiento de la recaudación del impuesto sobre patente vehicular; fue una investigación de tipo 16 descriptiva de campo, cuya Población los contribuyentes del Municipio Pampán y su muestra fue de 70 propietarios de vehículos. Utilizó como instrumento una encuesta de 16 ítems y los resultados obtenidos fueron que la mayoría de los encuestados no tiene al día el pago de la patente vehicular debido a que el proceso de recaudación se torna muy lento, con dificultad y poco práctico; por lo que llegó a las conclusiones de que es indispensable mejorar el proceso de recaudación del impuesto de patente vehicular a través de la aplicación de la propuesta planteada.

Venezuela, Maldonado, E. (2002). Estudio comparativo de la patente vehicular en los Municipio Libertador; campo Elías y Santo Marquina del estado Mérida en el período 2000; La presente investigación tuvo como objetivo general comparar el proceso de recaudación de la patente vehicular en los Municipios Libertador, Campo Elías y Santo Marquina del estado Mérida en el período 2000, para recomendar una metodología que lleve a que los tres

municipios de manera conjunta puedan efectuar el proceso de recaudación de manera óptima y así lograr una mayor recaudación de dicho tributo. Fue una investigación de Campo de tipo comparativa. Cuya Población está conformada por los propietarios de vehículos residenciados en los Municipios Libertador, Campo Elías y Santos Marquina del Estado Mérida y su muestra fue 67 encuestas aplicadas a los propietarios de los vehículos de cada Municipio. Utilizó como instrumento; una encuesta de pregunta cerrada de siete ítems dirigida a los contribuyentes y un cuestionario dirigido a los Funcionarios de la Alcaldía conformado con preguntas cerradas con dos opciones de respuestas y preguntas abiertas; los resultados obtenidos acotan que la mayoría de las personas incumplen con el pago de la patente, la cancelan en otros municipios debido a las tarifas estipuladas en cada ordenanza y por medio de la investigación llegó a la conclusión de que la recaudación de vehículos presentan valores negativos en el cobro de la misma, debido a los vacíos legales de la ordenanza como organismo regulador de la actividad y a su vez se considera ineficiente el proceso de recaudación debido a que el registro automotor municipal es deficiente.

Venezuela, Brito, Miguel - Stewart, Tiffany, (2013), “Análisis del Procedimiento en la Recaudación del Impuesto sobre Patente de Vehículo”; El objetivo fundamental de este trabajo fue analizar el procedimiento de recaudación del impuesto sobre patente de vehículo que presenta el Municipio Maturín del estado Monagas, para la cual se realizó un estudio documental a nivel descriptivo. Esta investigación se apoya en la revisión documental y se completa con entrevistas no estructuradas. Los resultados obtenidos permitieron: Identificar los elementos tributarios de la

recaudación del impuesto sobre patente de vehículo, describir el proceso sobre su recaudación, identificar el establecimiento de la alícuota que aplica y analizar el cumplimiento del pago de la patente vehicular en el Municipio Maturín del estado Monagas. Llegando a la conclusión que la recaudación de este impuesto no se realiza a cabalidad, pues casi más de la mitad de los contribuyentes no declaran ni pagan dicho impuesto. Sin embargo la recaudación podría tener una mayor cuantía si se mejora el proceso y se aplicaran controles más eficientes, censos vehiculares, actualizaciones de la base de datos que aumente el número de contribuyentes.

Descriptor: Ordenanza Municipal, Patente de Vehículo, Cumplimiento del Impuesto.

2.2 SISTEMA TRIBUTARIO

2.2.1. El Sistema Tributario Peruano

A través de la historia tributaria del Perú se puede observar cómo la imposición de los tributos siempre ha estado presente en la vida cotidiana de las personas sin importar su cultura, religión o lengua. Así, el sistema fiscal tuvo dos etapas: antes y después de la llegada de los españoles, en ambas el Estado actuó como receptor de bienes en moneda, trabajo o especie que destinaba a financiar el cumplimiento de sus funciones.

2.2.2 Antecedentes Históricos

La primera etapa corresponde a la época incaica en la que la tributación tuvo sus bases en la reciprocidad del intercambio de la fuerza y la energía humana, los tributos recaudados eran contribuciones destinadas al Inca y al culto del Sol, situación que permite a **Klauer (2005)** clasificarlas como contribuciones

permanentes, periódicas y esporádicas (tabla 1.1).

En la segunda etapa, la época colonial, el tributo consistió en la entrega de una parte de la producción, personal o comunitaria, al Estado, por lo que se emitían ordenanzas y mandatos de acuerdo con los regímenes tributarios para el establecimiento de las tasas a pagar. Los principales contribuyentes eran los indios de las encomiendas y de las comunidades, sobre los cuales recaía el mayor peso de la carga impositiva.

Asimismo, se instituyó la obligación de pagar tributos a los conquistadores, quienes regularon los medios necesarios para la efectiva recaudación a través de una institución administradora de la recaudación de impuestos.

Las encomiendas fueron el instrumento principal de explotación de la mano de obra. Consistían en la entrega de indígenas a los españoles en calidad de encomendados, para que estos aseguraran la recaudación del tributo indígena, fuente fundamental de recursos financieros del Virreinato. Posteriormente, por disposición del virrey Toledo, esa función pasó a manos de los corregidores que, además, tenían potestad de fijar las tasas y controlar los fondos recaudados. Entre ellos:

- ✓ **Quinto Real:** Tributo por el cual se obligaba la entrega de la quinta parte de los tesoros de la conquista al rey de España.
- ✓ **Diezmos:** Tributos pagados a favor de la iglesia a la que le correspondía el 10% de lo producido en un determinado periodo.
- ✓ **Tributos varios:** Venta de títulos, alcabala, impuesto al vino, a la importación de esclavos, almojarifazgo y pagos de aduanas.

TABLA 1.1. TRIBUTOS APLICADOS EN LA ÉPOCA INCAICA

PERMANENTES	PERIÓDICOS	ESPORÁDICOS
<ul style="list-style-type: none"> • Mujeres y hombres asignados a la actividad de extracción de oro y plata que eran llevados al Cusco. • Hombres destinados al resguardo de los depósitos de armas. • Hombres destinados a la custodia de las mujeres del Inca. • Hombres destinados a cargar las andas del Inca. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres destinados al sembrío de tierras. • Hombres y mujeres dedicados a la recolección y la cosecha de productos. • Mujeres destinadas a la confección de prendas de vestir del Inca y sus mujeres. • Mujeres destinadas a la limpieza de las instalaciones de las fortalezas incaicas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hombres destinados a acompañar al Inca en sus diversas actividades diarias. • Hombres y mujeres dedicadas a realizar actividades eventuales, como las festividades y los cultos.

Fuente: Klauer, 2005
Elaboración propia.

Los principales órganos de control y supervisión eran los tribunales de cuentas, creados para vigilar y juzgar los asuntos fiscales, y el Consejo de Indias, el cual diseñaba las políticas que debían seguir las colonias españolas en materia tributaria.

Habría que precisar que el único tributo directo fue el indígena, el cual también tuvo la mayor rentabilidad, manteniéndose hasta la época republicana. En 1854 lo abolió el presidente Ramón Castilla junto con la esclavitud.

En el siglo XIX, con Nicolás de Piérola, se introdujo un nuevo modelo de tributación en el cual el Estado asume nuevas responsabilidades como la

educación y la salud pública, que necesitaba financiar a través de impuestos, lo que lo obligaba a ampliar la base tributaria. Ese fue el punto de partida de la época moderna en la que el sistema tributario comienza su proceso de transformación al convertir a los impuestos en la fuente principal de ingresos, dado que representan el medio para cubrir los costos de mantenimiento de los servicios públicos y asistenciales de todo el Estado.

2.2.3 La Tributación Moderna

La tributación actual sigue un estándar internacional y se constituyó a través de la adopción de una política fiscal, la creación de un sistema tributario y la formación de una administración tributaria.

Si bien es cierto que los tributos existieron como tales desde la antigüedad con la formación de los Estados, también es cierto que su noción se ha modificado por el concepto del deber que tienen los ciudadanos de contribuir con el gasto del país en forma consistente con su capacidad de pago. Por ello, en las sociedades modernas todos los tributos, con independencia de su denominación, se aplican a los contribuyentes de acuerdo con las operaciones que realicen y sirven como fuente de recursos para el desarrollo del país (Sunat, 2012).

Smith y Kinsey (1987) consideran al contribuyente como el nexo principal entre el individuo y el Estado y a las leyes tributarias como expresión del derecho administrativo estructurado para el cumplimiento de sus fines. Señalan también que el cumplimiento es tan problemático como el incumplimiento, pues las personas tienen diferentes oportunidades tanto para cumplir como para

evadir; por ello, identifican cuatro grupos de factores que influyen en las decisiones sobre cumplimiento: las consecuencias materiales, las expectativas normativas, las actitudes y las creencias socio-jurídicas, y los factores expresivos.

En el Perú se considera como tributos a los impuestos, las contribuciones y las tasas:

- ❖ **Impuestos:** son los tributos cuyo pago no origina una contraprestación directa a favor del contribuyente, como el IGV o el IR.

- ❖ **Contribuciones:** son tributos que se originan a partir de los beneficios recibidos de las actividades del Estado, como los de la seguridad social brindados por la Oficina de Normalización Previsional (ONP) o el Seguro Social de Salud (ESSalud).

- ❖ **Tasas:** son los pagos que se realizan por un servicio individualizado por parte del Estado a favor del contribuyente, como emisión del documento nacional de identidad (DNI) o de la licencia de conducir (Sunat, 2012).

El marco legal del sistema incluye las siguientes normas:

- Ley del Sistema Tributario Nacional, Decreto Legislativo 771 y normas modificatorias
- Ley del Impuesto a la Renta, Decreto Legislativo 774
- Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo 776 y normas modificatorias
- Código Tributario, Decreto Legislativo 816
- Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, Decreto Legislativo 821.

2.2.4 La Administración Tributaria

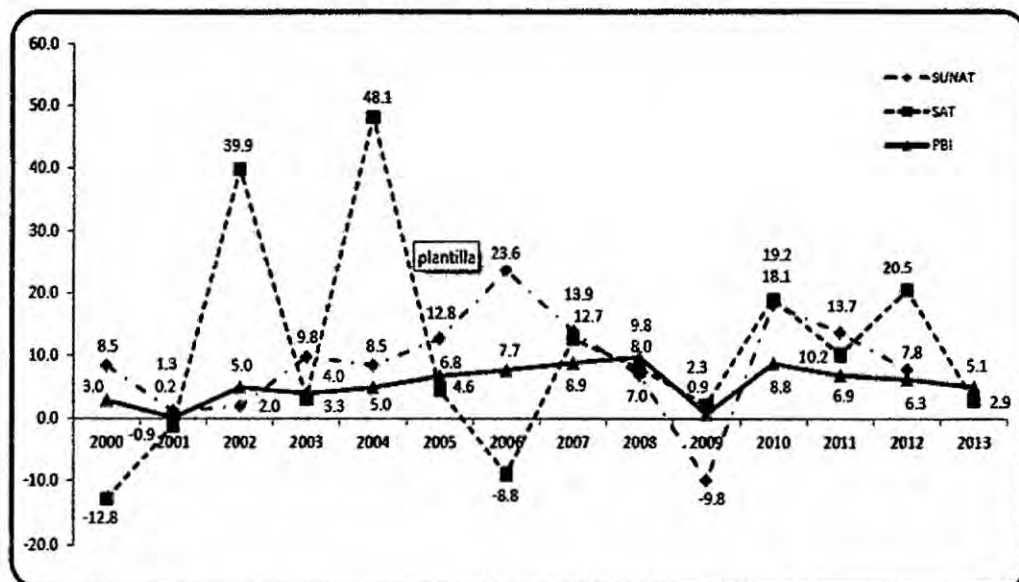
Está a cargo de la Sunat, cuya función principal es realizar el proceso de recaudación para el Estado, a partir de:

- Asegurar el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias de los contribuyentes.
- Ampliar la base tributaria y recaudar de manera eficaz y eficiente los tributos, combatiendo y sancionando la evasión y el contra-bando.
- Promover la competitividad a partir de la facilitación del comercio exterior, la reducción del tiempo que requieren las operaciones de comercio exterior y la simplificación de los procedimientos vinculados a las operaciones tributarias y aduaneras.

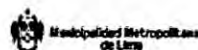
La Sunat es un organismo técnico especializado adscrito al sector economía y finanzas. Para el cumplimiento de sus objetivos propone la reglamentación de todas las normas en materia tributaria y aduanera, e identifica a los sujetos obligados y las sanciones que se aplican, de corresponder, en caso de incumplimiento de las normas. La carga impositiva incluye los tributos directos e indirectos. En 2012, los ingresos tributarios del gobierno central ascendieron a S/. 7281 millones (Sunat, 2013).

GRAFICO N° 1

COMPARATIVO DE DESEMPEÑO DE RECAUDACIÓN ANUAL SAT, SUNAT y PBI, 2000-2013
(Variación porcentual real respecto del año anterior)



Fuente: BCRP, SUNAT, SAT, INEI.
Elaboración: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



2.2 SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL

2.2.1 La Administración Tributaria Municipal

El segundo párrafo del artículo 74° de la Constitución Política del Perú, señala que "Los gobiernos locales puede crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas, o exonerar de éstas, dentro de su jurisdicción y con los límites que señala la ley.

En concordancia con lo mencionado en el párrafo precedente, la Norma IV del Decreto Legislativo 816 Código Tributario, establece que "Los gobiernos Locales, mediante ordenanza, pueden crear, modificar y suprimir sus contribuciones, arbitrios, derechos y licencias o exonerar de ellos, dentro de su jurisdicción y con los límites que señala la ley".

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 52° del mencionado Código Tributario, "Los Gobiernos Locales administrarán exclusivamente las contribuciones y tasa municipales, sean estas últimas derechos, licencias o arbitrios, y por excepción los impuestos que la Ley les asigne".

La Norma II: Ámbito de aplicación, del Código Tributario, establece que el término genérico de tributo comprende a Impuesto, Contribución y Tasa (Arbitrios, Derechos y Licencias).

De lo anteriormente mencionado se puede concluir en lo siguiente:

Los tributos comprenden: Impuestos, Contribuciones y Tasas. En ese sentido, los Gobiernos Locales sólo pueden crear, modificar, y suprimir contribuciones y tasas o exonerar de ellos, dentro de su jurisdicción y con los límites que la ley señala.

Los gobiernos locales no pueden crear, modificar, suprimir ni exonerar de los impuestos que por excepción la ley les asigna, para su administración.

2.2.2 Funciones de la Administración Tributaria Municipal

2.2.2.1 Sistemas de Funciones

Comprendido el objetivo de la Administración Tributaria, haremos el examen de las funciones que debe realizar con pleno conocimiento de ellas y como elemento básico para adoptar decisiones con respecto a su organización y política de acción.

2.2.2.2 Sistemas de funciones Operativas o Ejecutoras

Estos sistemas, a nuestro parecer, son los que constituyen la columna vertebral del conjunto de funciones que desarrolla la Administración Tributaria, pues es a través de ellas por donde se hace contacto con el contribuyente. Su

importancia está reflejada en la eficiencia y la eficacia con que actúe y en la respuesta mediata o inmediata que se observe en el comportamiento del contribuyente frente a la actitud mostrada por las funciones operativas de la Administración Tributaria.

2.2.2.3 Función de recaudación

La función de recaudación debe tener en cuenta tanto la recepción de información por parte del contribuyente, así como de las fechas de vencimiento por tipo de tributo. También es importante prestarle la debida atención a los formularios que se utilizan tanto para el pago de tributos como para las declaraciones juradas.

En ese sentido es recomendable que las fechas de vencimientos de los tributos tengan fechas homogéneas a efectos de que los contribuyentes no acudan varias veces a realizar diferentes pagos o presentar declaraciones, con lo cual se evitarían congestiones estableciendo un cronograma por cada tipo de contribuyente. Sin embargo, es necesario destacar que en épocas en que la situación económica del país no es la más óptima, dicha acción no es recomendable, porque se acumularían una serie de compromisos tributarios por parte de los contribuyentes en fechas similares.

Asimismo, es necesario que se pueda manejar con suma facilidad las modificaciones de fechas vencimientos de pago que se realizan por cualquier motivo, a efectos de evitar el cálculo de intereses y la aplicación de multas.

Otro punto importante a tener en cuenta es la forma de recaudación. Cómo es que se debe recaudar. Ésta deberá realizarse a través del sistema financiero, aprovechando la infraestructura física que posee; para lo cual se deberá firmar los convenios de recaudación pertinentes, contar con los sistemas informáticos

que permiten tanto transferir a los bancos las deudas como recepcionar información de éstos sobre la cancelación de tributos. Esto implica también contar con un sistema informático que permita realizar auditorías de pago de tributos realizado a través del sistema financiero.

Cabe mencionar que los sistemas de recaudación deben contemplar todas las posibilidades de poder detectar a los contribuyentes que no cumplan con sus obligaciones en las fechas previstas, con la finalidad de realizar la emisión de los valores correspondientes.

2.2.2.4 Función de fiscalización tributaria

La función de fiscalización es aquella mediante la cual se determina el incumplimiento de las obligaciones tributarias que tengan los contribuyentes, realizando un conjunto de acciones y tareas para obligarlos a cumplir con sus deudas.

Si bien es cierto que el objetivo es que todos los contribuyentes cumplan cabal, oportuna y espontáneamente por otro lado, es cierto que el control tributario ejercido por la Administración es material y humanamente imposible que se haga sobre todos los contribuyentes. Por esta razón la Administración Tributaria debe ejercer su función fiscalizadora en forma selectiva, es decir tomar un grupo de contribuyentes del universo existente, para verificar su grado de cumplimiento.

Para ello puede adoptarse criterios como:

La importancia fiscal de los contribuyentes (grandes, medianos o pequeños), la actividad económica desarrollada, ubicación geográfica, etc.

La función de fiscalización debe ser permanente con la finalidad de difundir y crear un real riesgo para los contribuyentes; asimismo, debe ser sistemática,

porque con el diseño y ejecución de un adecuado plan de fiscalización selectiva, aunque lenta pero progresivamente, lograr fiscalizar a un mayor número de contribuyentes. Esto último tiene una mayor posibilidad con la ayuda y apoyo de un sistema informático que agilice el cruce de información.

La elaboración de los planes de fiscalización deben estar basados sobre elementos eminentemente técnicos y que no impliquen la violación del principio de legalidad.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 62º del Código Tributario, la facultad de fiscalización de la Administración Tributaria se ejerce en forma discrecional.

Asimismo, el ejercicio de la función fiscalizadora incluye la inspección, investigación y el control del cumplimiento de obligaciones tributarias, incluso de aquellos sujetos que gocen de inafectación, exoneración o beneficios tributarios. Para tal efecto, dispone de una serie de facultades discrecionales, entre las aplicables al caso de los Gobiernos Locales, se pueden mencionar las siguientes:

Practicar inspecciones en los locales ocupados, bajo cualquier título, por los deudores tributarios.

Requerir el auxilio de la fuerza pública para el desempeño de sus funciones, que será prestado de inmediato bajo responsabilidad.

Investigar los hechos que configuran infracciones tributarias, asegurando los medios de prueba e identificando al infractor.

Requerir a las entidades públicas o privadas para que informen o comprueben el cumplimiento de obligaciones tributarias de los sujetos con los cuales realizan operaciones, bajo responsabilidad.

Concluido el proceso de fiscalización o verificación la Administración Tributaria emitirá la correspondiente Resolución de Determinación, Resolución de Multa u Orden de Pago, si fuera el caso.

No obstante, previamente a la emisión de las resoluciones referidas, la Administración Tributaria podrá comunicar sus conclusiones a los contribuyentes, indicándoles expresamente las observaciones formuladas y, cuando corresponda, las infracciones que se les imputan, siempre que a su juicio la complejidad del caso tratado lo justifique.

En el siguiente cuadro veremos la deuda que se deja de cobrar ya sea por algunas deficiencias en las políticas de cobranza o en la mala distribución de los recursos para efectuar dicha cobranza que si lo analizamos con detenimiento son montos bastante considerables.

Grafico N° 2

DEUDA PENDIENTE DE PAGO AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014
(Millones de nuevos soles)

	Años anteriores ^{1/}	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Deuda tributaria	124.1	11.2	17.5	16.5	29.3	39.2	45.7	45.0	36.9	43.3	50.3	459.0
Impuesto Predial	62.9	5.6	6.0	4.9	7.9	5.7	5.6	5.9	5.5	6.0	7.5	123.5
Impuesto Vehicular	32.6	1.3	1.9	2.9	7.8	14.3	19.1	17.1	12.0	12.7	16.0	137.5
Arbitrios	0.0	0.0	0.0	0.0	9.3	15.7	15.4	14.6	13.5	13.8	18.1	100.4
Otros tributarios	28.6	4.3	9.6	8.8	4.3	3.5	5.6	7.3	6.0	10.8	8.8	97.6
Deuda no tributaria	79.4	15.8	12.8	8.8	13.1	16.0	30.1	55.3	128.3	285.9	431.9	1,077.4
Infrac. tránsito y/o transp. urb. ^{2/}	17.8	3.0	3.3	6.5	8.7	12.7	25.6	51.1	122.6	277.2	419.4	948.0
Multas administrativas ^{3/}	60.3	12.7	9.4	2.3	4.4	3.3	4.1	3.8	4.9	7.0	9.6	121.8
Otros no tributarios	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.4	0.8	1.7	2.9	7.7
Total	203.4	27.0	30.2	25.3	42.5	55.2	75.8	100.2	165.2	329.2	482.2	1,536.4

La información de deuda no tributaria incluye el descuento aplicado en cuentas vigentes.

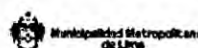
^{1/} Del año 1996 al 2004

^{2/} Considera RGT, RNT, SETAME y RTU.

^{3/} Infracciones al Régimen de Aplicación de Sanciones

Fuente: SAT - Gerencia de Finanzas

Elaboración: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



2.2.2.5 Función de Cobranza Coactiva

La función de Cobranza Coactiva es un procedimiento que faculta a la Administración exigir al deudor tributario la acreencia impaga de naturaleza tributaria o no tributaria, debidamente actualizada, o a la ejecución incumplida de una prestación de hacer o no hacer a favor de una Entidad de la Administración Pública Nacional, proveniente de relaciones jurídicas de derecho público.

El Capítulo IV de la Ley N° 26979, de Procedimiento de Ejecución Coactiva, se ha establecido el procedimiento de ejecución coactiva en el ámbito referido exclusivamente a las obligaciones tributarias de los Gobiernos Locales.

Se puede manifestar, a través de la referida ley "que tiene un especial interés en establecer un régimen legal específico para la ejecución coactiva a cargo de las municipalidades respecto de los tributos que administra, con el deliberado propósito de corregir los excesos y abusos que lamentablemente se experimentaron en la etapa predecesora".

En ese sentido, con la mencionada ley, se ha establecido un marco jurídico para que las Administraciones Tributarias Municipales no cometan excesos que perjudiquen a los contribuyentes y sobretodo, que dichas acciones no queden impunes.

Asimismo, se establecen los requisitos que deben tener tanto los ejecutores como los auxiliares coactivos, con lo cual se garantiza de alguna manera que las personas que realicen dichas funciones sean personas idóneas para el cargo.

Dentro de los que es el procedimiento en sí de la cobranza coactiva se pueden mencionar lo siguiente:

El procedimiento de cobranza coactiva se inicia con la notificación de la Resolución de Ejecución Coactiva, la cual contendrá un mandato de cumplimiento obligatorio bajo apercibimiento de iniciarse la ejecución forzosa a través de la aplicación de medidas cautelares.

Asimismo, se debe tener en cuenta las características que debe observar la Resolución de Ejecución Coactiva, como los requisitos mínimos a efectos de determinar su validez.

Tanto el Ejecutor como el Auxiliar Coactivo, deben conocer las causas por las cuales se debe suspender el procedimiento de cobranza coactiva; es decir, las que prevén el artículo 16° de la Ley N° 26979, como en los siguientes casos:

Cuando exista a favor del interesado anticipos o pagos a cuenta del mismo tributo, realizados en exceso, que no se encuentren prescritos; cuando lo disponga el Tribunal Fiscal, conforme a lo dispuesto en el artículo 38° de la Ley N° 26979; y cuando se haya presentado, dentro de los plazos de ley, recurso impugnatorio de reclamación; de apelación ante la Municipalidad Provincial de ser el caso; apelación ante el Tribunal Fiscal o demanda contencioso administrativa, que se encontrara en trámite.

En este punto es necesario resaltar la importancia de contar con dos elementos importantes para la eficiente labor que debe desarrollarse a través de la Cobranza Coactiva.

Contar con un sistema de informática que permita consultar al Ejecutor o al Auxiliar Coactivo, la situación de los valores materia de cobranza; es decir si este se encuentra pagado, reclamado, prescrito, etc.

Que exista una coordinación permanente entre las otras áreas involucradas en la determinación de la deuda y Cobranza

Coactiva; es decir que los procedimientos previos deben haber sido agotados para la cobranza del valor antes de pasar a Cobranza Coactiva.

2.2.2.6 Sistemas de funciones de apoyo

Las funciones de apoyo constituyen el soporte informativo del proceso tributario y cumplen su cometido al organizar los datos obtenidos por la administración tributaria y proporcionar información oportuna para facilitar una rápida acción de las unidades que cumplen funciones operativas.

Dentro de estas funciones de apoyo podemos determinar las siguientes:

- ✓ La función de registro de Contribuyentes
- ✓ La función de Gestión

Estas dos funciones, que en la actualidad son realizadas manualmente en algunas municipalidades al interior del país, adquieren mayor rapidez con el uso apropiado de computadoras y sistemas de información.

2.2.2.7 Función de Registros de Contribuyentes

Esta función es una de las más importantes dentro del sistema de funcionamiento de apoyo y su principal objetivo es el de proveer información sobre la situación tributaria de los contribuyentes. Para tal fin la función de registro o atención al contribuyente, debe organizar la información que es recepcionada a través de las declaraciones juradas. Dicha organización comprende la clasificación, ordenamiento y actualización de la información identificada de los contribuyentes respecto al tributo y base imponible respectivamente.

Esta función debe operar teniendo como base el desarrollo de procedimientos

de atención al contribuyente, registro en el sistema, desarrollo de base de datos, elaboración de formularios, normas tributarias, actualización de deudas y multas tributarias, orientación sobre declaraciones juradas y beneficios tributarios.

Respecto a la atención al contribuyente, ésta debe considerar en primer lugar el trato que se les debe brindar a los contribuyentes, recordando en todo momento que es a éste último al que se le debe todo el respeto y consideración porque es el "cliente" de la Administración Tributaria.

Como se ha manifestado anteriormente, es de vital necesidad contar con un sistema informático desarrollado para poder registrar a los contribuyentes y hacerles un seguimiento rápido y eficaz sobre sus obligaciones tributarias e informar a los mismos en forma inmediata.

Es preciso que toda información que ingrese al sistema de registro de contribuyentes tenga el respaldo físico de documentos, es decir de formularios que tengan el carácter de declaración jurada y que sirvan de base para cualquier contingencia de tipo legal. En ese sentido, el desarrollo de estos formularios debe ser de lo más idóneo; es decir que sean de fácil uso por los contribuyentes.

Es imprescindible que las personas que atiendan al público tengan conocimiento de cómo se efectúa el cálculo de los tributos así como de la actualización respectiva a la fecha de pago, con la finalidad de poder absolver cualquier interrogante que pueda formularles los contribuyentes.

Asimismo, es necesario capacitar en forma permanente al personal de atención respecto a las nuevas directivas dadas respecto a cambios o modificaciones con relación al llenado de formularios y declaraciones juradas, así como de la

aplicación de los beneficios tributarios que otorgas la Administración.

En este punto es importante resaltar la importancia que tiene la comunicación dentro de toda organización y que no debe escapar a la Administración Tributaria.

2.2.2.8 Función de Gestión

La función de gestión tiene por objetivo brindar información clasificada y resumida que muestre el avance y logros obtenidos por la Administración Tributaria en hechos valorados numéricamente. Esta información es de gran utilidad para establecer una política tributaria, facilitar la evaluación de procedimientos y resultados obtenidos a efectos de perfeccionar la marcha administrativa y realizar una eficiente toma de decisiones.

Es importante para la Administración Tributaria tener registrada la recaudación en forma discriminada por tipo de tributos y por períodos (diaria, semanal, mensual, anual) la emisión de valores, el pago voluntario, la cobranza coactiva, el pago por fraccionamiento, el pago a través del otorgamiento de beneficios tributarios, con la finalidad de llevar un control efectivo sobre la recaudación y tomar medidas oportunas en caso de que pueda verse afectada la recaudación (caída) sin que medien efectos exógenos.

Es necesario medir la efectividad de cobranza a través de la emisión de valores para deudas que han vencido, con el objetivo de determinar los costos adicionales en los que se incurre por efectos de emisión y notificación de valores; asimismo determinar la relación entre los valores emitidos y los cobrados antes del plazo de vencimiento, después del plazo y los que pasan a Cobranza Coactiva.

Respecto al pago de obligaciones tributarias que se realizan a través del beneficio de fraccionamiento, es necesario tener un indicador sobre el tipo de contribuyente (grande, mediano o pequeño), que ha solicitado fraccionamiento, así como de los tributos materia de fraccionamiento (predial, vehicular, alcabala, etc.), con el propósito de determinar el grado de cumplimiento de las cuotas de fraccionamiento y de los quiebres por incumplimiento realizados.

Gráfico N° 3
EMISIÓN MASIVA

Concepto	Cantidad/Monto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Predial	N° de predios	117,520	117,232	119,093	120,013	118,588	122,662	126,158
	N° de contribuyentes	73,516	75,118	78,096	79,991	80,639	85,216	88,030
	Emisión (S/. Miles) ^{1/}	32,044	33,519	34,410	36,075	36,517	41,897	44,622
Vehicular	N° de vehículos	99,190	147,283	178,682	219,275	229,419	265,469	278,391
	N° de contribuyentes	63,733	92,785	115,495	146,413	155,508	179,688	197,210
	Emisión (S/. Miles) ^{1/}	72,418	118,501	138,780	161,678	171,919	197,314	208,192
Arbitrios	N° de predios	119,113	118,916	121,726	122,937	124,041	128,102	131,523
	N° de contribuyentes	73,734	75,242	78,229	80,150	80,806	85,381	88,189
	Emisión (S/. Miles) ^{1/}	61,405	66,981	68,504	70,453	70,299	72,309	77,402

^{1/} Comprende montos insolutos.

Fuente: SAT - Gerencia de Informática

Elaboración: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



En cuanto al cobro de deuda tributaria efectuada mediante el otorgamiento de beneficios tributarios excepcionales, es preciso que la Administración Tributaria tenga cabal conocimiento sobre la cantidad de contribuyentes, monto recaudado y saldo por cobrar, a efectos de determinar si es efectiva o no la medida adoptada. Aunque es preciso manifestar que esta medida es adoptada por los Gobiernos Locales en épocas de elecciones y en situaciones de emergencia económica (cuando no tienen recursos financieros para financiar obras comunales).

Un gran aporte para la recaudación es notificar de manera oportuna una vez detectado el universo de deuda anual; para obtener una recaudación eficaz y eficiente.

En ese orden de ideas, la Administración Tributaria Municipal, en adelante y para este trabajo solamente Administración Tributaria, es el órgano del Gobierno Local que tiene a su cargo la administración de los tributos dentro de su jurisdicción, teniendo en consideración para tal fin las reglas que establece el Código Tributario. Asimismo, se constituye en el principal componente ejecutor del sistema tributario y su importancia está dada por la actitud que adopte para aplicar las normas tributarias, para la recaudación y el control de los tributos municipales.

- Impuesto Predial.
- Impuesto de Alcabala.
- Impuesto al Patrimonio Vehicular
- Impuesto a las apuestas.
- Impuesto a los Juegos.
- Impuesto a los Espectáculos Públicos.

Asimismo, se encuentran definidos como ingresos de las municipalidades: Las contribuciones especiales por obras públicas, las tasas y el Fondo de Compensación Municipal, cuya distribución de estos últimos se realiza a través de índices que aprueba el Ministerio de Economía y Finanzas.

2.3 EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA

El primer SAT creado fue el de Lima, mediante Edicto N° 225 en diciembre de 1996. En diciembre del 1998 y 1999 se crearon los SAT de Trujillo y SAT de

Piura, respectivamente.

El SAT es una institución especializada que han sido creadas por algunos municipios para elevar los niveles de recaudación de los tributos destinados a financiar los presupuestos municipales.

Legalmente son órganos descentralizados de las municipalidades que cuentan con independencia financiera, administrativa y económica.

Para financiar su funcionamiento, los SATs cobran comisiones por prestar el servicio de recaudación. Los porcentajes de comisión sobre la recaudación cobrados por los SATs fluctúan entre 5% y 10%. Para el presente año la comisión se redujo a 2%.

El SAT es un organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera que tiene por finalidad organizar y ejecutar la administración, fiscalización y recaudación de todos los conceptos tributarios y no tributarios de la municipalidad. Además, entre sus labores se encuentra la aplicación de multas, tarea de la que se encarga la Policía Nacional del Perú asignada al control de tránsito.

Asimismo, el Servicio de Administración Tributaria de Lima se encarga de ejecutar la cobranza de las infracciones vehiculares impuestas dentro de la jurisdicción de Lima, además de resolver los recursos impugnativos (descargo y apelación) y solicitudes no contenciosas (prescripción, devoluciones y compensaciones).

Otra importante función del SAT es la relacionada con el Impuesto Vehicular (de periodicidad anual) que grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, bus y ómnibus y debe ser pagado

durante tres años (por el propietario del vehículo) contados a partir del año siguiente al que se realizó la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

En materia de gestión, los SATs cuentan con etapas que comprenden desde el registro, recaudación, fiscalización hasta la atención al contribuyente. Este proceso permite actividades y procedimientos que consolidan la base tributaria.

En los siguientes cuadros podremos apreciar todos los ingresos en millones de soles recaudados desde su creación hasta el año 2014; además de su recaudación por cada concepto de cobro del 2003 al 2014.

Gráfico N° 4

INGRESOS MENSUALES RECAUDADOS POR EL SAT, 1998-2014
(Millones de nuevos soles)

Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic	Total
1998	9.3	22.7	27.0	10.6	12.9	15.4	10.6	14.2	15.6	11.1	12.6	15.3	177.2
1999	12.4	34.1	17.7	11.0	15.9	12.8	11.2	17.9	10.3	9.4	16.2	10.1	178.9
2000	10.2	33.5	16.4	9.9	15.7	10.8	7.9	14.8	11.1	9.5	13.6	8.6	161.9
2001	11.5	30.6	11.5	8.3	14.8	9.2	14.3	15.8	9.8	8.8	20.0	9.0	163.5
2002	11.2	31.2	14.2	14.9	24.1	17.0	23.0	25.4	12.9	14.0	14.7	26.4	229.1
2003	11.6	56.4	21.3	17.4	17.0	13.3	14.2	21.7	13.4	12.9	22.5	20.3	242.0
2004 ^{1/}	20.2	53.3	29.9	24.3	41.0	27.5	26.2	31.0	30.5	25.6	38.5	28.7	376.6
2005	30.4	61.5	31.0	24.3	37.9	30.5	25.2	37.2	29.8	27.7	30.9	28.5	395.0
2006	27.6	65.1	30.5	23.7	39.6	26.5	24.5	33.9	24.9	20.7	28.1	22.5	367.5
2007 ^{2/}	24.0	69.3	31.4	37.8	32.7	28.1	32.7	36.8	32.3	29.6	37.5	29.7	422.0
2008	31.1	88.1	36.9	35.1	37.3	37.1	34.0	44.9	39.2	30.9	34.6	32.5	481.9
2009 ^{3/}	28.3	100.4	39.3	36.9	44.4	33.0	34.1	43.4	35.3	32.9	42.0	37.6	507.5
2010	37.9	117.0	49.8	39.6	57.0	42.2	38.1	48.5	48.0	39.4	49.9	46.6	614.1
2011	43.7	128.0	63.8	50.7	57.4	46.2	38.3	55.2	50.6	43.1	60.8	61.6	699.3
2012	58.4	135.8	82.2	56.2	77.6	64.1	67.1	71.9	59.2	60.5	73.8	66.4	873.2
2013	72.6	154.0	70.4	72.4	83.4	63.7	68.3	85.2	67.9	57.8	66.7	61.4	924.0
2014	75.5	167.7	79.9	59.8	79.8	69.6	61.8	68.4	64.2	56.4	67.4	62.4	912.8

^{1/} Incluye compensación de S/. 5,1 millones en mayo.

^{2/} Incluye compensación de S/. 0,4 millones en noviembre (EMMSA).

^{3/} Incluye compensación de S/. 6,64 millones en abril (EMMSA).

Fuente: SAT - Gerencia de Finanzas, Gerencia de Gestión de Cobranza

Elaboración: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



Municipalidad Metropolitana de Lima

SAT

Servicio de Administración Tributaria de Lima



Gráfico N° 5

INGRESOS ANUALES RECAUDADOS POR EL SAT, 2003-2014
(Millones de nuevos soles)

Concepto	2003	2004 ^{1/}	2005	2006	2007 ^{2/}	2008	2009 ^{3/}	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos tributarios	191.4	276.3	300.7	295.5	362.9	420.3	444.0	546.7	603.5	727.1	778.5	768.0
Impuestos municipales	125.7	168.9	200.0	218.7	284.1	343.9	367.0	468.2	521.3	636.0	687.0	671.3
Predial	20.5	28.7	29.9	25.4	29.7	29.8	32.2	29.7	31.6	37.1	42.2	49.6
Al Patrimonio Vehicular	49.8	59.8	47.9	47.4	55.9	79.8	119.1	129.6	152.9	167.3	198.9	223.9
De Alcabala	46.2	72.4	110.9	130.9	190.4	228.8	211.7	304.4	330.0	423.9	438.0	389.1
Otros impuestos ^{4/}	9.2	7.9	11.2	15.0	8.1	5.5	4.1	4.5	6.9	7.8	7.9	8.8
Tasas	60.9	102.2	93.3	71.2	74.8	69.1	70.7	73.2	74.5	81.4	82.7	86.8
Arbitrios	48.3	81.5	75.5	59.2	63.1	54.0	56.0	58.4	62.2	67.0	70.3	75.7
Derechos	12.2	20.4	17.8	11.8	11.5	15.1	14.7	14.7	12.3	14.4	12.4	11.1
Otras tasas ^{5/}	0.3	0.3	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Multas y sanciones tributarias	4.9	5.2	7.4	5.6	4.0	7.3	6.3	5.4	7.6	9.7	8.7	9.9
Ingresos no tributarios	50.5	100.3	94.3	72.1	59.1	61.6	63.4	67.3	95.8	146.1	145.5	144.9
Infracciones	47.6	96.4	88.9	66.8	52.8	57.1	58.9	64.2	92.5	141.8	141.0	136.6
Infracciones RGT / RNT	39.4	73.4	65.7	59.5	38.6	27.4	26.0	31.8	67.3	106.9	99.9	78.0
Infracciones RTU ^{6/}	6.0	17.9	18.6	6.1	14.1	28.9	31.8	30.7	24.2	33.8	35.4	51.9
Fraccionamiento infracciones ^{7/}	2.2	5.1	4.7	1.2	0.1	0.8	1.1	1.8	1.1	1.1	5.7	6.7
Otros ingresos no tributarios ^{8/}	2.9	3.9	5.4	5.2	6.3	4.4	4.5	3.1	3.3	4.3	4.5	8.3
Total	242.0	376.6	395.0	367.5	422.0	481.9	507.5	614.1	699.3	873.2	924.0	912.8

^{1/} Incluye compensación de S/. 5,0 millones en Predial y arbitrios.

^{2/} Incluye compensación de S/. 0,4 millones en arbitrios (EMMSA).

^{3/} Incluye compensación de S/. 6,6 millones (EMMSA).

^{4/} Comprende Apuestas, Espectáculos Públicos no Deportivos, Juegos, Máquinas Tragamonedas, BERTRIMUN y fraccionamiento tributario.

^{5/} Comprende Licencia de funcionamiento y Licencia de operación de rutas.

^{6/} Incluye multas SETAME, RNTU, Ord 772, RTE, RTC y RTPT.

^{7/} Incluye beneficios otorgados.

^{8/} Incluye multas administrativas, pagos con formulario 3902, Relleno sanitario de municipios distritales, Merced conductiva y Costas y gastos por expedientes GFC.

Fuente: SAT - Gerencia de Finanzas

Elaboración: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



Municipalidad Metropolitana
de Lima

SAT
Servicio de Administración
Tributaria de Lima



2.4 IMPUESTO PREDIAL

Según **Caballero Bustamante (2011)**, El impuesto predial es un tributo que se paga anualmente, y le alcanza a los predios urbanos y rústicos. El código civil considera como predios a los terrenos que están en el mar, las lagunas, edificaciones fijas que no se trasladan, y aquellas que sus partes no se separen. Por otro lado no forma parte de la base imponible aquellos accesorios

que forman parte del predio. Así mismo, en el Art. 2° de la ley N° 27305 los muelles, canales y vías terrestres de uso público, no son considerados predios, para lo cual, este resultado coincide totalmente con **Guerrero (2009)**, que sostiene que “El Impuesto Predial en el Perú grava anualmente y de forma recurrente el valor de los inmuebles, incluyendo el suelo y las construcciones; esto es, edificaciones, instalaciones fijas y permanentes que constituyan partes integrantes del inmueble, que no puedan ser separadas del mismo sin alterar, deteriorar o destruir la edificación existente. Asimismo, posteriormente se han incluido a aquellos “terrenos ganados al mar, a los ríos y a otros espejos de agua”.

También acota que el Impuesto Predial puede cancelarse de dos formas, al contado; que se refiere a pagar el íntegro o el total del impuesto anual, con plazo máximo al último día hábil del mes de febrero de cada año. La otra forma es la tradicional; que se refiere a pagar en forma fraccionada, lo que significa hasta en cuatro cuotas trimestrales, la primera parte equivale a un cuarto del impuesto total y deberá pagarse hasta el último día hábil del mes de febrero; la segunda parte equivale a otro cuarto del impuesto total hasta el último día hábil de los mes de mayo; la tercera parte equivale a otro cuarto del impuesto total hasta el último día hábil de los mes de agosto; y por último se pagará el último cuarto del impuesto total hasta el último día hábil del mes de noviembre. En el caso de transferencias de dominios, el transferente deberá cancelar el íntegro del anual para poder realizar la transferencia, siendo un requisito primordial para dicho acto.

Según la Web del SAT (www.sat.gob.pe) (2014), la Municipalidad de Lima Metropolitana está facultada para establecer un monto mínimo a pagar por

concepto del impuesto, el cual es equivalente a 0.6% de la UIT vigente al 01 de enero de cada año al que corresponde el impuesto, por lo que para el año 2014 la UIT estaba S/ 3,800 y el impuesto mínimo equivalente era de S/ 22.

Para el cálculo del impuesto predial existe una base imponible cuya escala progresiva acumulativa es como sigue:

<u>Tramo de auto avalúo</u>	<u>Alícuota</u>
Hasta 15 UIT	0.2%
Más de 15 UIT y hasta 60 UIT	0.6%
Más de 60 UIT	1.0%

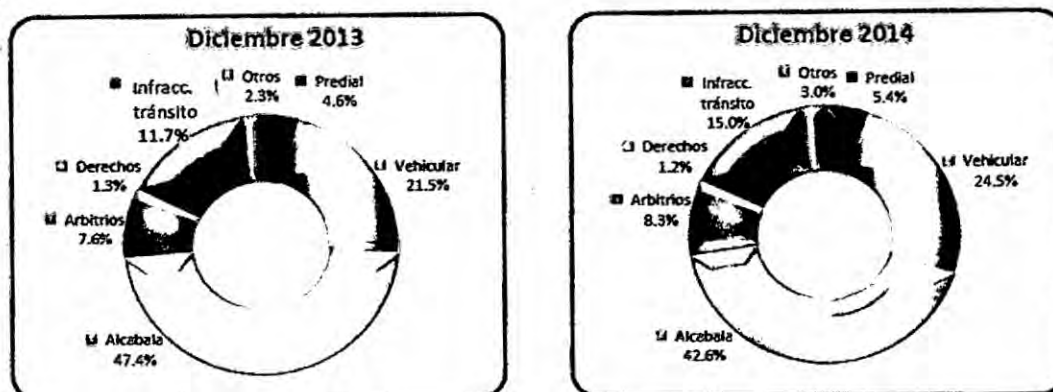
Los predios inafectos que se consideran en nuestro País son los que a continuación menciono:

1. El Gobierno Central, los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales.
2. Los Gobiernos Extranjeros, en condición de reciprocidad, siempre que el predio se destine a residencia de sus representantes diplomáticos o al funcionamiento de oficinas dependientes de sus embajadas, legaciones o consulados, así como los predios de los organismos internacionales reconocidos por el gobierno que les sirvan de sede.
3. Las Sociedades de Beneficencia, siempre que se destinen a sus fines específicos y no se efectúe actividad comercial en ellos.
4. Las Entidades Religiosas, siempre que se destinen a templos, conventos monasterios y museos.
5. Las Entidades Públicas destinadas a prestar servicios médicos asistenciales.
6. El Cuerpo General de Bomberos, siempre que el predio se destine a sus fines específicos.

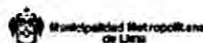
7. Las Comunidades Campesinas y Nativas de la sierra y selva, con excepción de las extensiones cedidas a terceros para su explotación económica.
8. Las Universidades y Centros Educativos, debidamente reconocidos, respecto de sus predios destinados a sus finalidades educativas y culturales, conforme a la constitución.
9. Las Concesiones en Predios Forestales del Estado dedicados al aprovechamiento forestal y de fauna silvestre y en las plantaciones forestales.
10. Los Predios cuya titularidad corresponda a organizaciones políticas como: partidos, movimientos o alianzas políticas, reconocidos por el órgano electoral correspondiente.
11. Los predios cuya titularidad corresponda a organizaciones de personas con discapacidad reconocidas por el CONADIS.
12. Los predios cuya titularidad corresponda a organizaciones sindicales, debidamente reconocidas por el Ministerio de Trabajo y Promoción Social, siempre y cuando los predios destinen a los fines específicos de la organización.
13. Los clubes departamentales, provinciales y distritales, constituidos conforme a Ley, así como la asociación que los representa, siempre que el predio se destine a sus fines institucionales específicos.
14. En el siguiente gráfico podemos visualizar que en un comparativo mensual de diciembre de los dos últimos años el Impuesto Predial representó para el año 2012 un 4.6% en tanto tuvo un crecimiento para el año 2013 de 0.08%.

Grafico N° 6

RANKING Y PORCENTAJE DE INGRESOS QUE ORIENTAN OBJETIVOS DE RECAUDACIÓN DICIEMBRE 2013 VS. 2014



Fuente: SAT - Gerencia de Finanzas
Elaboración: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



2.5 IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR

2.5.1 Reseña

Mario Alva Matteucci¹ y Aldo Chaparro Luy², en una publicación de la revista "Análisis Tributario" nos dan una exquisita reseña de cómo se creó y fue variando la aplicación del impuesto al Patrimonio Vehicular en el Perú.

El Impuesto Vehicular es uno de los tributos creados por el Gobierno Central a favor de las Municipalidades y su recaudación constituye uno de los principales ingresos de las Municipalidades Provinciales del país. Su creación data del año 1984 y ha presentado algunas diferencias a lo largo de todos los años de su aplicación hasta la actualidad.

¹ Abogado. Colaborador especial de Análisis Tributario. Miembro del Instituto de Estudios Tributarios (IET). Profesor del programa de Diplomado en Tributación de la Universidad Nacional de Piura. Profesor del "Post Título en Gestión Tributaria" de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Profesor de la Universidad Privada San Juan Bautista.

² Abogado. Egresado de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Diplomado en el Post Título de Gestión Municipal.

El presente artículo pretende hacer un análisis de la legislación que reguló el Impuesto Vehicular desde su fecha de creación hasta la actualidad, procurando poner especial énfasis en los cambios que se han producido, incluyendo las recientes modificaciones efectuadas por la Ley N° 27616, Ley que restituye ingresos a los Gobiernos Locales.

Para poder analizar el caso del tratamiento legislativo del Impuesto Vehicular, es menester hacer una revisión de la normatividad aplicable, la cual se detalla a continuación:

2.5.2 La Ley N° 23724

La primera norma que regulaba el Impuesto Vehicular, antes de la existencia de la Ley de Tributación Municipal, fue la Ley N° 23724, publicada el 14 de diciembre de 1983, la que estableció las normas relativas al financiamiento del Presupuesto del Sector Público y fue publicada en el diario oficial El Peruano el 14 de diciembre de 1983, entrando en vigencia recién el 01 de enero del año 1984. Esta norma contenía disposiciones sobre endeudamiento interno y externo, normas genéricas sobre endeudamiento, disposiciones administrativas de los organismos del Gobierno Central, disposiciones sobre ingresos de derecho público y normas tributarias.

Existía la costumbre generalizada en la década del 80 de crear tributos a través de las Leyes Anuales de Presupuesto, por ello muchas veces estas leyes eran llamadas "Leyes Ómnibus", al incluir diversas normas en su interior. Además, en un solo artículo se consideraban todos los elementos propios de un tributo, tales como base imponible, sujeto activo, sujeto pasivo, tasa, etc.

De este modo, el artículo 19° de la mencionada norma y sus normas reglamentarias establecieron dichos elementos de la siguiente manera:

VIGENCIA DEL IMPUESTO	Desde el año 1984.
HECHO IMPONIBLE	La propiedad de un vehículo fabricado en el país o importado a partir del 01 de enero de 1980.
SUJETO ACTIVO	La Dirección General de Contribuciones.
SUJETO PASIVO	Los propietarios de vehículos.
PERIODICIDAD EN EL PAGO	Tributo de periodicidad anual, pagadero trimestralmente.
OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DECLARACIÓN JURADA	No se señaló en esta Ley sino en el Reglamento aprobado mediante D.S. N° 154-84-EFC. La Declaración Jurada se debía presentar anualmente hasta el 31 de marzo de cada año, en el formulario que aprobara la Dirección General de Contribuciones.
BASE IMPONIBLE	<ul style="list-style-type: none"> ❖ En el caso de los vehículos nuevos adquiridos durante el ejercicio en vigencia, era el precio de venta. ❖ Para los demás vehículos (se entiende que son los vehículos que no son nuevos), era la Tabla de Valores Referenciales que para tal efecto publica el MEF, teniendo en cuenta la depreciación anual por desgaste.
TASA	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Categorías A1, A2 y A3: uno por ciento (1%). ❖ Categoría C: dos por ciento (2%). ❖ Categoría A4: tres por ciento (3%).
INAFECTACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • No se establecieron en la Ley N° 23724 sino por vía reglamentaria a través del texto del Decreto Supremo N° 278-84-EFC. • Vehículos de propiedad del Gobierno Central, Instituciones Públicas, Gobiernos Locales, Beneficencias Públicas y del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú. • Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo. • Los vehículos que forman parte del activo fijo de las personas jurídicas cuyo objeto social sea el uso o arrendamiento de los mismos.
EXONERACIONES	Ninguna.
RENDIMIENTO DEL PUESTO	Renta del Tesoro Público.

A continuación se hace la descripción de las categorías señaladas en el Decreto Supremo N° 154-84-EFC, norma que reglamentó el Impuesto creado por el artículo 19° de la Ley N° 23724.

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN
A1	Automóviles de pasajeros y vehículos derivados hasta 1050 c.c. de cilindrada.
A2	Automóviles de pasajeros y vehículos derivados de más de 1050 y hasta 1500 c.c. de cilindrada.
A3	Automóviles de pasajeros y vehículos derivados de más de 1500 c.c. y hasta 2000 c.c. de cilindrada.
A4	Automóviles de pasajeros y vehículos derivados de más de 2000 c.c. de cilindrada.
C	Vehículos con tracción en las cuatro ruedas con un peso bruto vehicular inferior a los 2,500 kg. Cuando usan motor diesel.

Esta Ley, en lo referente a la creación del Impuesto Vehicular, tuvo vigencia más allá del plazo propio de una Ley de Presupuesto, que es justamente de un año. Fue modificada en parte por el Dec. Leg. N° 362.

2.5.3 El Decreto Legislativo N° 362

En el año 1985 el Congreso de la República, de conformidad con lo prescrito en el artículo 188° de la Constitución Política de 1979, mediante Ley N° 24395, delegó en el Poder Ejecutivo la facultad de dictar normas destinadas a redistribuir la carga tributaria, mediante la simplificación del sistema de impuestos que constituyen recursos del Tesoro Público y racionalizar los incentivos tributarios, indicando la derogatoria de las exoneraciones e impuestos.

De esta manera y en uso de estas facultades, el Poder Ejecutivo dictó el Dec. Leg. N° 362, norma que buscaba simplificar el sistema de impuesto y racionalizar los incentivos tributarios.

Así el artículo 32° del mencionado Decreto Legislativo, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 12 del artículo 257 de la Constitución Política de 1979 (norma que permitió considerar como ingresos municipales a los que se instituyan a favor de las mismas por parte del Estado), destinó a las Municipalidades Provinciales los recursos provenientes del Impuesto al Patrimonio Automotriz a que se refiere el artículo 19° de la Ley N° 23724.

En esta época estaba vigente el D. S. N° 157-86-EFC, que sustituyó el texto de los artículos 8°, 12° inciso c) y 14° del D. S. N° 154-84-EFC (norma reglamentaria del Impuesto al Patrimonio Automotriz).

Bajo los alcances del Dec. Leg. N° 362 y el D. S. N° 157- 86-EFC, el Impuesto al Patrimonio Automotriz quedó descrito de la siguiente manera:

VIGENCIA DEL IMPUESTO	DESDE EL AÑO 1984.
HECHO IMPONIBLE	La propiedad de un vehículo fabricado en el país o importado a partir del 01 de enero de 1980.
SUJETO ACTIVO	Las Municipalidades Provinciales.
SUJETO PASIVO	Los propietarios de vehículos.
PERIODICIDAD EN EL PAGO	Tributo de periodicidad anual, pagadero trimestralmente.
OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DECLARACIÓN JURADA	No se señaló en esta Ley sino en el reglamento aprobado mediante D.S. N° 154-84-EFC. La Declaración Jurada se debe presentar anualmente hasta el 31 de marzo de cada año, en el formulario que apruebe la Dirección General de Contribuciones.

BASE IMPONIBLE	<ul style="list-style-type: none"> ❖ En el caso de los vehículos nuevos adquiridos durante el ejercicio en vigencia, será el precio de venta. ❖ Para los demás vehículos (se entiende que son los vehículos que no son nuevos), será la Tabla de Valores Referenciales que para tal efecto publique el Ministerio de Economía, Finanzas y comercio, teniendo en cuenta la depreciación anual por desgaste.
TASA	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Categorías A1, A2 y A3: uno por ciento (1%). ❖ Categoría C: dos por ciento (2%). ❖ Categoría A4: tres por ciento (3%).
INAFECCIONES	<p>No se establecieron en la Ley N° 23724 sino por vía reglamentaria a través del texto del Decreto Supremo N° 278-84-EFC.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Vehículos de propiedad del Gobierno Central, Instituciones Públicas, Gobiernos Locales, Beneficencias Públicas y del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú. ❖ Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo. ❖ Los vehículos que forman parte del activo fijo de las personas jurídicas cuyo objeto social sea el uso o arrendamiento de los mismos. ❖ Los automóviles destinados al servicio público de transporte terrestre de pasajeros en la modalidad de Taxi y Colectivos de propiedad de transportistas debidamente autorizados por la autoridad competente e inscritos en el "Registro Especial de Transportistas" de la Dirección General de Contribuciones. (Esta Inafectación fue incluida mediante Decreto Supremo N° 042-88-TC.
EXONERACIONES	NINGUNA
RENDIMIENTO DEL PUESTO	Renta del Tesoro Público.

2.5.4 La Ley N° 24966

En el año 1988 al dictarse la Ley N° 24966, publicada el 22 de diciembre de 1988, se buscó modificar el artículo 19° de la Ley N° 23724 manteniendo casi todos los elementos propios del tributo creado en el año 1984 y descritos líneas arriba, con excepción de los plazos en los cuales los propietarios estarían obligados al pago del Impuesto al Patrimonio Automotriz³.

³ Es necesario precisar que el Impuesto creado por la Ley N° 23724 no tuvo nombre específico. Es recién con la publicación del Decreto Legislativo N° 362 que se empieza a llamar Impuesto al Patrimonio Automotriz y se continúa con esta mención en lo dispuesto por la Ley N° 24966. No debe sorprendernos que existan impuestos que no tengan nombre o que pueden tener varias denominaciones como es el caso de la Ley de Tributación Municipal, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 776, en donde se nombra al Impuesto materia de análisis del presente artículo, de manera indistinta como "Impuesto al Patrimonio Automotriz" o "Impuesto al Patrimonio Vehicular" o "Impuesto a la Propiedad Vehicular".

Bajo los alcances de esta norma la descripción del Impuesto sería la siguiente:

VIGENCIA DEL IMPUESTO	DESDE EL AÑO 1984
HECHO IMPONIBLE	La propiedad de un vehículo fabricado en el país o importado a partir del 01 de enero de 1980. El impuesto se aplicará durante los primeros cinco años para las categorías A1, A2, A3 y de siete años para la categoría A4.
SUJETO ACTIVO	Las Municipalidades Provinciales.
SUJETO PASIVO	Los propietarios de vehículos.
PERIODICIDAD EN EL PAGO	Tributo de periodicidad anual, pagadero trimestralmente.
OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DECLARACIÓN JURADA	No se señaló en esta Ley sino en el reglamento aprobado mediante D.S. N° 154-84-EFC. La Declaración Jurada se debe presentar anualmente hasta el 31 de marzo de cada año, en el formulario que apruebe la Dirección General de Contribuciones
BASE IMPONIBLE	<ul style="list-style-type: none"> • En el caso de los vehículos nuevos adquiridos durante el ejercicio en vigencia, será el precio de venta. • Para los demás vehículos (se entiende que son los vehículos que no son nuevos), será la Tabla de Valores Referenciales que para tal efecto publique el Ministerio de Economía, Finanzas y comercio, teniendo en cuenta la depreciación anual por desgaste.
TASA	<ul style="list-style-type: none"> • Categorías A1, A2 y A3: uno por ciento (1%). • Categoría C: dos por ciento (2%). • Categoría A4: tres por ciento (3%).
INALECTACIONES	<p>No se establecieron en la Ley N° 23724, sino por vía reglamentaria a través del texto del Decreto Supremo N° 278-84-EFC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos de propiedad del Gobierno Central, Instituciones Públicas, Gobiernos Locales, Beneficencias Públicas y del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú. • Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo. • Los vehículos que forman parte del activo fijo de las personas jurídicas cuyo objeto social sea el uso o arrendamiento de los mismos. • Los automóviles destinados al servicio público de transporte terrestre de pasajeros en la modalidad de Taxi y Colectivos de propiedad de transportistas debidamente autorizados por la autoridad competente e inscritos en el "Registro Especial de Transportistas" de la Dirección General de Contribuciones. (Esta Inafectación fue incluida mediante Decreto Supremo N° 042-88-TC).
EXONERACIONES	Ninguna.
RENDIMIENTO DEL PUESTO	Renta de las Municipalidades Provinciales.

2.5.5 La Ley N° 25289

En el año 1990 al dictarse la Ley N° 25289, publicada el 18 de diciembre de 1990, se buscó establecer los criterios, fuente y usos de recursos que permitan lograr el Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el año 1991. Al igual que todas las normas anuales de presupuesto, ésta contenía

disposiciones relacionadas con el ordenamiento financiero, el endeudamiento financiero y finalmente normas relacionadas con el financiamiento de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales.

Dentro de las disposiciones de índole tributario contenidas en la Ley N2 25289 se estableció en el artículo 23° que el plazo establecido en el artículo 19o de la Ley N2 23724 y modificado por la Ley N2 24966, será en todos los casos cinco años, desechándose entonces el criterio de que el impuesto se aplicará durante los primeros cinco años para las categorías A1, A2, A3 y de siete años para la categoría A4.

Para el presente caso es posible aplicar el cuadro explicativo publicado con la primera parte de este informe con la sola modificación del hecho imponible, toda vez que no se hace la diferencia de categorías al momento del pago del Impuesto.

2.5.6 El Decreto Legislativo N° 776, Ley de Tributación Municipal

El 31 de diciembre de 1993 se publicó la Ley de Tributación Municipal. Dentro de sus considerandos se señaló que el principal objetivo era la racionalización del Sistema Tributario Municipal, a fin de simplificar la administración de los tributos que constituían renta de los Gobiernos Locales y optimizar su recaudación. Curiosamente, en el caso del Impuesto al Patrimonio Vehicular se redujeron los años de afectación de los vehículos, se uniformizó la tasa porcentual del Impuesto y se crearon una serie de inafectaciones.

El artículo 30° de la Ley de Tributación Municipal estableció que el impuesto

gravaba la propiedad de los vehículos automóviles, camionetas y stations wagons con una antigüedad no mayor de tres años, lo que también representa el lapso de tiempo durante el cual los vehículos están gravados.

El cálculo del impuesto sufrió una variación sustancial pues a partir de la vigencia de la Ley de Tributación Municipal éste se determina realizando una comparación entre el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio y el valor contenido en las Tablas de Valores Referenciales aprobadas por el Ministerio de Economía y Finanzas, mediante Decreto Supremo. La base imponible del Impuesto era el mayor valor resultado de la comparación, la que se efectuaba para todos los años en los que el vehículo se encontraba gravado con el impuesto.

Para dichos efectos, todos los años el Ministerio de Economía y Finanzas publica una Tabla que contiene valores promedio en nuevos soles de los vehículos fabricados los últimos tres años. La Tabla contiene la mayor parte de las marcas y modelos que se comercializan en el país.

Por ejemplo, tratándose del año 2002, la Tabla de Valores Referenciales vigente para el cálculo del Impuesto contiene valores de vehículos de los años de fabricación 2001, 2000, 1999 y 1998. Para modelos de vehículos no contemplados en las Tablas, se aplica la clasificación "otros", que contiene el valor promedio para vehículos de acuerdo a la marca, cilindrada y el año de fabricación.

Posteriormente a la dación del Decreto Legislativo se publicó el Decreto Supremo Ne 022-94-EF, norma reglamentaria referida a la aplicación del Impuesto al Patrimonio Vehicular.

Dicha norma contiene importantes precisiones sobre la comparación que debe efectuarse para el cálculo del tributo. Así se estableció que el valor original de adquisición, de importación o ingreso al patrimonio es aquel contenido en comprobante de pago de compra o contrato de compraventa. Si el vehículo es adquirido por remate público o adjudicación de pago, se considerará el monto pagado. Finalmente, se señala que si el vehículo ha sido adquirido en moneda extranjera (lo que ocurre en la mayoría de casos) para efectos de la comparación con las Tablas el valor será convertido a moneda nacional aplicando el tipo de cambio promedio ponderado publicado por la Superintendencia de Banca y Seguros el último día del mes en que fue adquirido el vehículo.

De estas normas, el tema de la determinación del Impuesto puede resultar discutible en algunos casos. En efecto, dado que el Impuesto que grava los vehículos es un impuesto sobre el patrimonio, necesariamente debería calcularse en función al valor del bien, lo cual constituye la base imponible del Impuesto. Asimismo, debido a que los bienes necesariamente se deprecian, el Impuesto por pagar debería reducirse con el transcurso del tiempo, salvo que existan otros elementos que incrementen su valor.

En el caso de las Tablas de Valores Referenciales, una simple observación sirve para darse cuenta de que ésta sí ha contemplado una depreciación del valor de los vehículos año a año; por lo tanto, un vehículo que en los tres años de afectación se encuentra gravado con dichos valores (luego de la comparación con el valor de adquisición), siempre tenderá a pagar un monto menor en el segundo y tercer año en los que el vehículo está gravado.

Sin embargo, en los casos en los que predomina el valor de adquisición del vehículo sobre el valor de las Tablas durante los tres años de afectación, éste va a constituir la base imponible, sin que se produzca depreciación alguna cada año. Esto se debe a que la conversión del valor de adquisición de dólares a soles siempre se realiza con el mismo tipo de cambio promedio para todos los ejercicios gravables (el tipo de cambio promedio del último día del mes en que fue adquirido el vehículo) por lo que el valor del vehículo y el monto del impuesto serán constantes.

Por otro lado, las inafectaciones establecidas por la norma han estado sujetas a controversias, las que en algunos casos han sido resueltas por el Tribunal Fiscal. Así, en el caso de la inafectación al Gobierno Central, el Tribunal Fiscal ha dejado establecido que las instituciones públicas descentralizadas no forman parte del Gobierno Central, por lo que se ha establecido que la inafectación no alcanza a los organismos públicos descentralizados. Este criterio se desprende de la RTF N° 842-1-2000, de fecha 20 de octubre de 2000.

Respecto a la inafectación a los gobiernos extranjeros y organismos internacionales, se discute si ésta es aplicable cuando el vehículo tiene como titular a los funcionarios de los organismos o los representantes diplomáticos o consulares de las delegaciones o si es necesario que la tarjeta de propiedad del vehículo, que es el documento que acredita la titularidad del mismo, se encuentre a nombre del país o gobierno extranjero u organismo internacional.

Para el caso de las entidades religiosas, el Tribunal Fiscal ha establecido que la Constitución de 1993 reconoce entre los derechos de la persona los de

libertad de conciencia y religión, por lo que no se puede restringir el ámbito de aplicación de la inafectación contenida en el artículo 37° de la Ley de Tributación Municipal sólo a la Iglesia Católica. Además, se ha establecido que la calificación de entidad religiosa no es otorgada por algún organismo del Estado, sino que debe verificarse el objeto social incorporado en sus estatutos y atender a la finalidad de la misma a efecto de poder calificar como tal.

Otra inafectación establecida es la que recae sobre los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no forman parte de su activo fijo. Aquí se encuentran básicamente las empresas concesionarias que tienen vehículos como mercancía, destinados a la venta, los que en consecuencia no forman parte de su patrimonio.

La descripción del Impuesto sería la siguiente:

VIGENCIA DEL IMPUESTO	DESDE EL AÑO 1994
HECHO IMPONIBLE	La propiedad de un vehículo con una antigüedad no mayor de tres (3) años.
SUJETO ACTIVO	Las Municipalidades Provinciales.
SUJETO PASIVO	Los propietarios de vehículos.
PERIODICIDAD EN EL PAGO	Tributo de periodicidad anual, pagadero trimestralmente.
OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DECLARACIÓN JURADA	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Anualmente, el último día hábil del mes de febrero. ❖ Cuando se efectúe cualquier transferencia de dominio, el último día hábil del mes siguiente a la transferencia. ❖ Cuando lo determine la administración para la generalidad de contribuyentes.
BASE IMPONIBLE	Se compara el valor de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio con el valor contenido en la Tabla de Valores Referenciales que para tal efecto publique el Ministerio de Economía, y Finanzas, tomándose como base imponible el mayor valor.

TASA	• Todas las categorías (1%).
INAFECTACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • El Gobierno Central, Las Regiones y las Municipalidades. • Los Gobiernos Extranjeros y Organismos Internacionales. • Entidades Religiosas. • Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú. • Universidades y Centros Educativos, conforme a la Constitución. • Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo
EXONERACIONES	Ninguna.
RENDIMIENTO DEL IMPUESTO	Ingresos de las Municipalidades Provinciales.

(*) Abogado. Colaborador Especial de Análisis Tributario. Miembro del Instituto de Estudios Tributarios (IET). Profesor del "Programa de Diplomado en Tributación" de la Universidad Nacional de Piura. Profesor del "Post Título en Gestión Tributaria" de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Profesor de la Universidad Privada San Juan Bautista.

(**) Abogado. Egresado de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Diplomado en el Post Título de Gestión Municipal.

2.5.7 La Ley N°27616, Ley que restituye recursos a los gobiernos locales

Mediante Ley N° 27616, publicada el 29 de diciembre de 2001, se modificaron diversos artículos de la Ley de Tributación Municipal, con el objeto de incrementar las rentas a los Gobiernos Locales, las que durante la década pasada habían sido reducidas sustancialmente. Una de las principales modificaciones se produjo respecto al Impuesto al Patrimonio Vehicular.

Así, se ha variado el ámbito de aplicación del Impuesto pues se ha incluido entre los vehículos gravados a los camiones, buses y ómnibus. Además para determinar si un vehículo se encuentra gravado o no ya no resulta relevante el año de fabricación, sino el año en que se efectúa la primera inscripción en el Registro Vehicular. Esta modificación amplía el universo de vehículos afectos pues el Impuesto ya no recaerá sólo sobre los vehículos nuevos o con una antigüedad no mayor a tres años, sino también sobre los vehículos usados que

ingresan al país bajo un régimen especial y que generalmente tienen una antigüedad mayor a los tres o cuatro años.

Entonces, los vehículos que son importados a través de Céticos, a partir del presente ejercicio se encontrarán gravados con el Impuesto sin importar el año de fabricación de los mismos. Bajo el nuevo marco de afectación, inclusive los vehículos de colección (pese a su obvia antigüedad) que pudieran ser importados estarían gravados con el Impuesto luego de su primera inscripción en el Registro Vehicular.

La descripción del Impuesto vigente a partir del 01 de enero de 2002 es la siguiente:

VIGENCIA DEL IMPUESTO	DESDE EL AÑO 2002
HECHO IMPONIBLE	La propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, stations wagons, camiones, buses y ómnibus con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.
SUJETO ACTIVO	Las Municipalidades Provinciales.
SUJETO PASIVO	Los propietarios de vehículos.
PERIODICIDAD EN EL PAGO	Tributo de periodicidad anual, pagadero trimestralmente.
OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DECLARACIÓN JURADA	<ul style="list-style-type: none"> • Anualmente, el último día hábil del mes de febrero. • Cuando se efectúe cualquier transferencia de dominio, el último día hábil del mes siguiente a la transferencia. • Cuando lo determine la administración para la generalidad de contribuyentes.
BASE IMPONIBLE	<ul style="list-style-type: none"> • Se compara el valor de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio con el valor contenido en la Tabla de Valores Referenciales que para tal efecto publique el Ministerio de Economía, y Finanzas, tomándose como base imponible el mayor valor.
TASA	<ul style="list-style-type: none"> • Todas las categorías (1 %).

INAFECTACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • El Gobierno Central, Las Regiones y las Municipalidades. • Los Gobiernos Extranjeros y Organismos Internacionales. • Entidades Religiosas. • Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú. • Universidades y Centros Educativos, conforme a la Constitución. • Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo. • Los vehículos nuevos de pasajeros con una antigüedad no mayor de tres (3) años de propiedad de las personas jurídicas o naturales, debidamente autorizadas por la autoridad competente para prestar servicio de transporte público masivo.
EXONERACIONES	Ninguna.
RENDIMIENTO DEL IMPUESTO	Ingresos de las Municipalidades Provinciales.

2.6 IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR VS. IMPUESTO DE CIRCULACIÓN

Aldo Chaparro Luy⁴

En la Revista Análisis Tributario. Lima: septiembre de 2006. p. 22-25 se publica un artículo de mucho interés para los fines de esta investigación ahí se compara el impuesto vehicular con otros países y que puede ser materia de otro trabajo de investigación, si bien es cierto este artículo data del año 2006 pero nos da un alcance de que las normativas son distintas en cada país ya sea por su ámbito de aplicación así como su base imponible.

El autor revisa los principales aspectos del impuesto al patrimonio vehicular, comparándolo con el impuesto de circulación existente en otras legislaciones.

Desde el año 1984 existe en el Perú un régimen que grava la propiedad de los vehículos automotores y cuya administración se encuentra asignada por ley a

⁴ Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú, con estudios en el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP) de España.

las Municipalidades Provinciales. Luego de 12 años de vigencia de la Ley de Tributación Municipal y a la luz de determinadas circunstancias, creemos que resulta conveniente modificar dicho marco legal que ha tenido sólo una variación relevante, en diciembre del año 2000.

El presente artículo analiza la conveniencia de modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular vigente en nuestro país adaptándolo a los cambios ocurridos en el parque automotor en los últimos años y enfatizando la necesidad de incrementar la coordinación entre el gobierno central y los gobiernos locales para optimizar la recaudación del tributo, dando un verdadero sentido a las relaciones fiscales intergubernamentales.

2.6.1 EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR

Mediante Ley N° 23724 publicada el 14 de diciembre de 1983 se creó el Impuesto al Patrimonio Vehicular, el mismo que gravaba la propiedad de los vehículos nuevos de las categorías A1, A2, A3 y A4 durante los cinco años siguientes a su fabricación. De esta manera, un vehículo fabricado en el año 1984 se encontraba obligado al pago del impuesto durante 1985, 1986, 1987, 1988 y 1989.

Transcurrido dicho lapso se consideraba que el valor patrimonial que representaba el vehículo era mínimo por lo que no se justificaba su afectación en los años siguientes.

A partir del año 1985 el impuesto pasó a constituir renta de las Municipalidades Provinciales, encargándose a estas la gestión del tributo.

Durante los años de vigencia del régimen establecido por la Ley N° 23724 y

sus modificatorias, la gran mayoría de los vehículos que se vendían en nuestro país eran gravados con el impuesto, pues las empresas concesionarias sólo importaban vehículos nuevos, los que de acuerdo a la regulación del impuesto se encontraban gravados durante cinco años. De esta forma el Impuesto se aplicaba a la casi totalidad del parque automotor cumpliendo con el principio de generalidad en materia tributaria.

Salvo cambios menores, la estructura del impuesto se mantuvo constante incluso con la publicación de la Ley de Tributación Municipal aprobada por Decreto. Leg. Nº 776 la que uniformizó la tasa del impuesto en uno por ciento y redujo los años de afectación de cinco a tres, perjudicando los ingresos de las Municipalidades Provinciales.

No obstante que la estructura del Impuesto había cambiado muy poco, en términos reales comenzó a hacerse evidente que este se aplicaba a una porción cada vez menor de propietarios de vehículos, pese a que el parque automotor seguía incrementándose.

La respuesta es muy sencilla: Durante dicho período se produjo el ingreso masivo al país de vehículos usados o siniestrados bajo el régimen especial de los CETICOS. Vehículos de bajo costo comenzaron a inundar el mercado nacional superando con creces el número de unidades nuevas que las empresas concesionarias importaban y vendían en el país. Como es obvio, estos vehículos tenían en su mayoría una antigüedad superior a 3 años por lo que de acuerdo a las normas que regulaban el tributo en cuestión, no se encontraban afectos.

La distorsión que produjo el ingreso de automóviles usados al mercado trajo otras consecuencias fiscales. Los vehículos importados de segunda mano con

una serie de beneficios aduaneros y tributarios acapararon las preferencias de los consumidores que en épocas de recesión no podían acceder a un vehículo nuevo o usado a bajo costo, provocando la caída de la venta de unidades nuevas y por lo tanto de la recaudación del impuesto.

Paradójicamente el Impuesto que había sido creado para que la recaudación se incrementara proporcionalmente al crecimiento del parque automotor, mantuvo durante la década pasada una tendencia contraria.

Finalmente mediante la Ley N° 27616, publicada el 29 de diciembre de 2001, se modificaron diversos artículos de la Ley de Tributación Municipal con el objeto de corregir las distorsiones mencionadas. La más importante estableció que la afectación de los vehículos se producía a partir del año siguiente a la primera inscripción en el Registro Vehicular.

La intención era clara, se dejaba de lado el año de fabricación como criterio en la determinación de vehículos gravados y el plazo de la afectación, optándose por la inscripción en el registro vehicular, pues ello permitía gravar a todos los vehículos usados que ingresaban al país mediante los CETICOS o cualquier otro régimen de importación de vehículos usados.

Así, dado que los propietarios de los vehículos deben obtener una primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular para poder circular, este era el medio idóneo para extender automáticamente el alcance del impuesto, incluso a los vehículos usados que ingresaban al país y que tenían que obtener una primera tarjeta de propiedad.

2.6.2 EL IMPUESTO DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

El impuesto que grava la propiedad vehicular en el Perú, posee diferencias sustanciales con el impuesto existente en otros países. En estos últimos, existe

una fuerte identificación entre el impuesto y la necesidad de inversión en infraestructura vial urbana de la ciudad; la legitimidad del impuesto reside en que todo aquel que utiliza dicha infraestructura debe colaborar con su mantenimiento y ampliación, durante el tiempo que posea un vehículo y este se encuentre apto para circular, por lo tanto su alcance es generalizado.

Un impuesto de circulación, debe responder en cuanto a su estructura con la siguiente descripción:

2.6.2.1 Hecho Imponible

El hecho imponible es la propiedad de los vehículos motorizados de cualquier clase aptos para circular.

El impuesto debe gravar la propiedad de los vehículos que la autoridad competente haya declarado aptos para circular. En consecuencia la obligación de cancelar el impuesto subsiste todos los años en los que un vehículo reúne dichas cualidades.

Además la afectación no se limita a vehículos de cuatro ruedas y determinadas categorías, por lo tanto deberá gravarse todo tipo de transporte que circule por las vías con motor a combustión. El hecho de que el impuesto sea de alcance general permitiría incluso que los importes no sean elevados.

2.6.2.2 Sujeto Pasivo

El sujeto pasivo es el propietario de cualquier vehículo automotor tal como se encuentra registrado en la tarjeta de propiedad vehicular.

En un sistema óptimo de administración del tributo la tarjeta de propiedad vehicular contiene los datos para la determinación del tributo: titular, año de inscripción, marca, peso y potencia. De esta forma el Registro de Propiedad

Vehicular traslada la relación de vehículos aptos para circular a la Municipalidad, la que procesa los datos y procede a liquidar el tributo. Sobre el particular es imprescindible que se establezca la obligatoriedad de efectuar el cambio de titular de la tarjeta de propiedad cuando se transfiere la propiedad del vehículo, de esta forma no habrá errores por parte de la Municipalidad al momento de identificar al sujeto activo del impuesto, eliminándose la necesidad de presentar Declaraciones Juradas por parte del propietario, lo que facilita la administración del tributo.

2.6.2.3 Base Imponible y Tasa

Los países que tienen vigente un Impuesto de Circulación contemplan distintas opciones para la determinación del tributo.

- ❖ En **Colombia** la base imponible es el avalúo comercial que fija el Ministerio de Transporte. Las tasas se aplican en función a los rangos de avalúo, y son de 0.5, 1.5, 2.5 y 3.5 por ciento.
- ❖ En **España** la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (Ley N° 39/1988, Reguladora de las Haciendas Locales de 28 de diciembre de 1988 publicada en el B.O.E. el 30 de diciembre de 1988) establece los importes a pagar por concepto del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en función a los caballos de fuerza (vehículos de la clase turismo), peso (camiones) y centímetros cúbicos (motocicletas). Se emplea un tarifario pues los importes son fijos, no se utiliza el valor comercial del vehículo como base imponible.
- ❖ En **Argentina**, en la provincia de Buenos Aires, el impuesto se paga en función al valor de los vehículos para el caso de Automóviles, rurales,

autoambulancias y autos fúnebres, y el peso transportable para el caso de vehículos de transporte público, camiones, camionetas, pick-up y jeeps. Al igual que en el caso español se emplea un tarifario pues los importes son fijos, sin que se utilice el valor comercial del vehículo como base imponible.

- ❖ En **Chile**, la base imponible es el valor del vehículo, entendido como el «precio corriente en plaza» determinado por el Servicio de Impuestos Internos; sobre dicho valor se aplica una escala acumulativa y progresiva de 1, 2, 3, 4 y 4,5 por ciento.

2.6.2.4 El Sujeto Activo y la Distribución del Tributo

El impuesto es asignado siempre a un nivel local o provincial, pues como hemos mencionado compete a estos proveer y mantener la infraestructura de pistas y veredas urbanas.

Además dicha circunscripción debe coincidir con el ámbito de circulación habitual de un vehículo. Esta relación hecho imponible/sujeto activo/competencia, dota al tributo de una fuerte legitimidad.

Las competencias de los gobiernos locales sobre la determinación de la base imponible y la tasa suele variar. En la mayor parte de países analizados no existe posibilidad alguna de que las Municipalidades o las Provincias regulen, sin embargo pueden establecer incrementos y descuentos con ciertas limitaciones, tal es el caso de España donde existe la posibilidad de crear recargos y bonificaciones. En todo caso, los márgenes de potestad que se otorgan no deberían ser demasiados flexibles pues la equidad entre los contribuyentes puede verse afectada si las distintas jurisdicciones empiezan a utilizar tarifas diferentes para los mismos vehículos.

e) Periodicidad

La obligación se genera anualmente y los vehículos están gravados en tanto se encuentren aptos para circular.

2.6.3 La Necesidad de Modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular

Los gobiernos locales necesitan una dotación de recursos que les permitan ejercer las competencias que les otorga la Constitución. La asignación de recursos se debe combinar con las facultades de gestión de tributos e incluso normativas, pues sólo ésta combinación permite alcanzar el verdadero significado de autonomía y responsabilidad que conlleva el ejercicio del poder local por parte de las autoridades electas. Los ingresos por tributos auto-gestionados proveen más incentivos a los gobiernos locales para actuar responsablemente en la ejecución del gasto que los ingresos por transferencias del Gobierno Central. A su vez, si los municipios poseen capacidad normativa sobre determinados aspectos de los tributos, su responsabilidad se hace extensiva ante los electores, los ciudadanos que tienen que pagar los tributos. De acuerdo a ello, un tributo gestionado por los gobiernos locales debe poseer las siguientes características:

- ✓ Debe ser capaz de generar un caudal de recaudación productivo y estable en el tiempo.
- ✓ Debe ser neutral respecto a su impacto sobre las decisiones de los particulares.
- ✓ Debe ser sencillo.
- ✓ Debe ser equitativo
- ✓ Debe gozar de una fuerte legitimidad: los ciudadanos deben percibir una mejora en su bienestar.

Los cambios producidos en el parque automotor de nuestro país y los distintos regímenes de nacionalización de vehículos han provocado que la legislación del Impuesto al Patrimonio Vehicular no pueda responder a estos principios.

El impuesto tal como está regulado no es sencillo de entender, crea situaciones inequitativas entre contribuyentes y no es explotado adecuadamente como generador de ingresos para los gobiernos locales.

Este diagnóstico obliga a repensar el Impuesto que grava a los vehículos, su carácter patrimonial y el universo gravado por el impuesto. El objetivo es plantear las modificaciones que superen los problemas de la actual legislación.

Tres son los temas que deben afrontarse: la forma de determinación del tributo, la periodicidad y la interrelación con el Gobierno Central, aspecto este último generalmente olvidado

2.6.3.1 La Forma de Determinación del Tributo

La determinación del tributo puede hacerse de dos formas: o se grava el valor de la propiedad o se determina el impuesto en función a ciertas características de los vehículos no necesariamente vinculadas a dicho valor.

Por lo tanto, existen dos opciones: Mantener el valor de adquisición/valor tasado como base imponible o utilizar otros indicadores como referencia, tales como peso, cilindrada o carga útil. En estricto, si se desea gravar la circulación y no el patrimonio, no debería utilizarse el valor del bien como base imponible del impuesto, sin embargo no hay una regla fija y lo cierto es que las opciones legislativas en otros países suelen incluso combinar ambas.

El impuesto patrimonial exige que el tributo se relacione con la medida de la riqueza, de allí que la base imponible esté asociada al valor del vehículo. Sin

embargo, en nuestro país está permitida la libre importación de cualquier modelo y marca de vehículo, incluso usados, por lo tanto la elaboración de un catálogo o tabla que contenga las marcas, los modelos y los precios de los vehículos como base para determinar el impuesto, resulta sumamente complicada, y el resultado por lo general incompleto.

Esto evidencia que la mejor opción para determinar el impuesto sobre un parque automotor sumamente heterogéneo en cuanto a marcas, modelos y precios, podría ser una estructura de peso vehicular o cilindrada sobre la cual se paguen importes fijos actualizables en función a la UIT o al índice inflacionario anual. Sin embargo, no descartamos que sea viable utilizar el valor de los vehículos a fin de distribuir de manera más equitativa la carga tributaria, especialmente en aquellos tipos de vehículos donde bajo un mismo peso o cilindrada pueda encontrarse diferencias sustanciales de precio.

Ya sea que se establezca directamente una base imponible o una tarifa fija, siempre es necesario que exista una correlación entre el monto y peso/potencia/valor, de tal modo que los vehículos automotores paguen un monto mayor o menor en función a dicho parámetro, respetando el criterio de equidad en la estructura del impuesto.

2.6.3.2 La Periodicidad

Con relación a la periodicidad del Impuesto consideramos que es necesario que la obligación al pago se mantenga por el lapso de tiempo que el vehículo se encuentre apto para circular, salvo que se demuestre la baja del Registro Vehicular.

La periodicidad del Impuesto de circulación difiere radicalmente del impuesto al patrimonio. Si el impuesto grava el patrimonio la depreciación convertiría al

vehículo en irrelevante fiscalmente en un número determinado de años (nuestra legislación ha considerado que son tres años). Sin embargo parecer existir un reconocimiento implícito de que los vehículos deben seguir tributando mientras circulan, pues aun en los países en que la base imponible es el valor del vehículo, esta sólo se deprecia hasta determinados límites (En Chile, vehículos fabricados incluso en el año 1965 continúan pagando el Impuesto de Circulación con una base imponible depreciada) y el vehículo continúa gravado con el Impuesto en tanto sea apto para circular.

2.6.3.3 Las Relaciones fiscales intergubernamentales en el impuesto sobre los vehículos

Los impuestos gestionados por los gobiernos locales requieren un alto nivel de cooperación con el Gobierno Central para optimizar su rendimiento. Para efectos de un impuesto de circulación los ámbitos de cooperación más importantes son el normativo y el administrativo.

En el ámbito normativo el Gobierno Central es el encargado de valorizar y determinar el monto que va a constituir la base imponible o las tarifas finales por cada tipo de vehículo gravado (depende del sistema por el que se opte). Si la base imponible se establece mediante tablas de valor o tasación fiscal del valor de los vehículos, se deberá expedir anualmente una norma que permita a las municipalidades determinar el tributo, más aún en nuestro país donde el diseño constitucional no otorga a los gobiernos locales facultad normativa para crear modificar o suprimir la base imponible de los impuestos.

En el ámbito administrativo se requiere un alto nivel de colaboración del Registro de Propiedad Vehicular. El impuesto debería gravar a todos los

vehículos aptos para circular por lo que se requiere un sistema fiable de altas y bajas de los vehículos que integran el parque automotor.

Un vehículo es dado de alta y se encuentra apto para circular tan pronto como se inscribe en el registro vehicular y es dado de baja cuando por cualquier motivo deja de circular definitivamente lo que incluye el siniestro, destrucción o retiro de la circulación por la autoridad competente.

Si este registro no es fiable, todo vehículo inscrito será considerado pasible del impuesto, salvo que se opte por mantener un registro municipal paralelo con el consiguiente gasto en la administración del tributo.

Finalmente, un Impuesto de Circulación califica bien como medio de control, estadístico y de gestión del parque automotor en cualquier país en que se aplique. Sólo si se entiende el Impuesto de Circulación como parte de un sistema integrado destinado a optimizar aspectos tan variados como, medio ambiente, seguridad, reconstrucción de infraestructura vial, ingresos municipales, actualización de registro vehicular, podemos vislumbrar las ventajas que este proporciona para la sociedad.

REFLEXIONES FINALES

- Se requieren modificaciones urgentes al Impuesto al Patrimonio Vehicular, pues este fue creado para gravar un parque automotor muy distinto al que tenemos actualmente.
- Esta distorsión ha generado que el impuesto sea percibido como inequitativo, complicado y que no represente ingresos adecuados para las municipalidades provinciales.

- Como cualquier tipo de infraestructura usada en forma constante, la red vial urbana tiene un costo de mantenimiento. El incremento del parque automotor debe asumir el costo que ello implica.

A continuación se visualizara algunos cuadros de como es el impuesto a los vehículos en algunos países extranjeros.

Tabla N° 7
CHILE: PERMISO DE CIRCULACIÓN

Hecho imponible	Sujeto Activo	Forma de determinación del Impuesto	Período de afectación	Sujeto Pasivo
El tránsito por las calles, caminos y vías públicas en general.	Municipio	<ul style="list-style-type: none"> • Cuando la base imponible es el valor de los vehículos se aplica una tasa acumulativa progresiva de 1, 2, 3, 4 y 4.5%. • Cuando se toma en cuenta el peso del vehículo se asignan montos fijos a pagar. 	Indefinido	Propietario

Tabla N° 8
ARGENTINA: IMPUESTO AUTOMOTOR

Hecho imponible	Sujeto Activo	Forma de determinación del Impuesto	Período de afectación	Sujeto Pasivo
La Propiedad de los vehículos automotores radicados en la provincia	Provincia	Tanto si se usa una base imponible constituida por el valor de los vehículos, como cuando se usa el peso del vehículo se asignan montos fijos a pagar.	Indefinido	Propietario

Tabla N° 9
COLOMBIA: IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Hecho imponible	Sujeto Activo	Forma de determinación del Impuesto	Período de afectación	Sujeto Pasivo
La propiedad o posesión de los vehículos gravados	80% corresponde al departamento y el 20% corresponde a los municipios. Al Distrito capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción.	<ul style="list-style-type: none"> • La base imponible está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte. • Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, el valor total registrado en la factura de venta. Las tasas son de 1.5, 2.5 y 3.5%. 	Indefinido	Propietario

Tabla N° 10
ESPAÑA: IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

Hecho imponible	Sujeto Activo	Forma de determinación del Impuesto	Período de afectación	Sujeto Pasivo
La titularidad de los vehículos de esta naturaleza, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría.	Ayuntamiento del domicilio que conste en el permiso de circulación del vehículo.	Los importes son fijos en función a los caballos de fuerza (vehículos de la clase turismo), eso (camiones) y centímetros cúbicos (motocicletas). No se utiliza el valor comercial del vehículo como base imponible.	Indefinido	Propietario

Gráfico N°7

**EFFECTIVIDAD DE RECAUDACIÓN DE DEUDA TRIBUTARIA CORRIENTE
(Porcentaje)**

Concepto	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Predial	70.4%	64.5%	60.9%	59.2%	58.2%	59.8%	66.5%	70.1%	69.4%	71.0%	75.9%	73.3%	72.8%	72.4%	77.3%	80.3%	83.3%	85.2%
Vehicular	75.1%	75.5%	74.2%	78.5%	80.4%	76.7%	75.1%	91.6%	90.4%	91.7%	86.9%	87.8%	84.1%	81.3%	81.9%	87.2%	89.8%	93.2%
Arbitrios	45.8%	50.2%	50.7%	49.6%	49.1%	52.2%	56.4%	68.1%	62.4%	64.5%	69.1%	73.8%	69.4%	69.9%	70.8%	75.0%	75.4%	77.4%
TOTAL	57.2%	60.2%	60.4%	59.2%	58.3%	60.2%	64.7%	75.7%	72.0%	75.0%	77.9%	80.3%	78.2%	77.0%	78.4%	83.2%	85.6%	88.5%

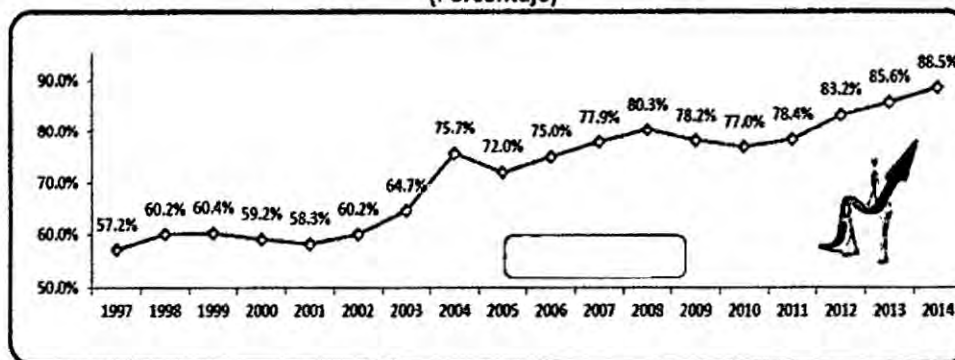
Al 31 de diciembre de cada año

Fuente: SAT – Gerencia de Informática

Elaboración: SAT – Oficina de Planificación y Estudios Económicos.

Gráfico N° 10

**EFFECTIVIDAD DE RECAUDACIÓN DE DEUDA TRIBUTARIA CORRIENTE
(Porcentaje)**



a) Comprende Impuesto Predial, Impuesto Vehicular y arbitrios.

b) Efectividad = Recaudación de deuda corriente en el año / Emisión de deuda corriente a fin de año

Fuente: SAT – Gerencia de Informática

Elaboración: SAT – Oficina de Planificación y Estudios Económicos.



Municipalidad Metropolitana de Lima

SAT

Servicio de Administración Tributaria de Lima



2014

En este gráfico y cuadro podemos apreciar como la eficiencia en la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular fue incrementándose considerablemente que para el año pasado fue de 93.2% lo que lo ubica como uno de los tributos con mayor incidencia en el Sistema Tributario Municipal.

2.7 INFORME DE GESTIÓN DE LAS UNIDADES ORGÁNICAS/ÓRGANOS DEL SAT

A continuación ponemos a su disponibilidad un informe de gestión de como el Servicio de Administración Tributaria SAT viene realizando los operativos de la cobranza coactiva para generar la conciencia tributaria e incrementar la cobranza tanto tributaria como no tributaria del Sistema Tributario Municipal.

2.7.1 Aspectos Generales

La Municipalidad Metropolitana de Lima-MML, mediante Edicto N° 225 del 16 de abril de 1996, crea el Servicio de Administración Tributaria-SAT, como organismo público descentralizado, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera, teniendo como finalidad organizar y ejecutar la administración, fiscalización y cobranza de todos sus ingresos tributarios y no tributarios.

Como parte del mejoramiento del proceso operativo de cobranza, nuestra Entidad implementó la Gerencia de Operaciones Especiales a partir de diciembre del 2003, teniendo como función principal generar riesgo, apoyando el incremento de la cultura tributaria que debe tener nuestra ciudadanía, fomentando entre los contribuyentes y administrados el pago de sus obligaciones con el SAT y utilizando para esto, las acciones y mecanismos que la ley nos franquea; en nuestro caso, a través de sus siguientes áreas:

División de Operativos Especiales, con la identificación y ejecución del secuestro conservativo (captura) de los vehículos, sobre los cuáles la Ejecutoría Coactiva del SAT, dictaminó la medida cautelar indicada, por mantener sus propietarios deudas impagas de origen tributario (impuesto vehicular, impuesto predial, arbitrios, alcabala) y/o no tributario (multas por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y Reglamento de Transporte Urbano, y multas administrativas impuestas por la autoridad municipal).

División de Administración de Depósitos se crea como unidad de línea y dependiente de la Gerencia de Operaciones Especiales a fin de poder administrar directa y totalmente los depósitos vehiculares, sin tener que responder a terceros o custodios que tuvieran contrato de exclusividad del

servicio de guardianía con la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Asimismo, en razón al proceso de cambio de nuestra estructura interna Institucional, durante el mes de octubre del año 2013, se implementa la Gerencia de Ejecución Coactiva, la cual adicionalmente a que asume el Área Funcional de Ejecución Coactiva, incorpora a las Áreas Funcionales de Operativos de Cobranza y Administración de Depósitos, lo cual ha permitido la optimización de sus actividades y la superación de los logros de años precedentes, tal como se evidenciará a continuación.

2.7.2 Estado Situacional

2.7.2.1 Periodo de Gestión

Para la realización del presente informe, se ha tomado los periodos comprendidos entre los años 2011 al 2014, tomando en consideración que desde el 01 de octubre del año 2013, la División de Operativos Especiales que fue creada en Octubre del año 2003, pasa ahora ser llamada Área Funcional de Operativos de Cobranza, debido al cambio de estructura organizacional.

2.7.2.2 Actividades Realizadas

Conforme el Plan Operativo Institucional del Servicio de Administración Tributaria-SAT, se estableció para el Área Funcional de Operativos de Cobranza la Actividad de "Realizar operativos de secuestro conservativo vehicular", actividad que se viene realizando desde noviembre del 2003.

Para la realización de dicha actividad, el Área Funcional de Operativos de Cobranza cuenta actualmente con 05 (cinco) Grupos Operativos, los cuales se encuentran conformados de la siguiente manera:

- 05 Especialista Operativo I.
- 20 Técnico Operativo I.
- 03 Técnico Vehicular.
- 03 Auxiliares Coactivos.

Desde Septiembre 2014, se ha realizado la descentralización de la formación de los Grupos Operativos, antiguamente todo el personal PNP y SAT que participaban en la realización de los Secuestros Conservativos formaban en el Depósito de Colonial, ahora la formación se encuentra distribuida en tres (03) Depósitos, los cuales son:

- Depósito de Ate.
- Depósito de Colonial
- Depósito de Los Olivos.

La descentralización ha permitido poder optimizar los tiempos de traslado del personal hacia los Depósitos del Cono Norte y Sur, debido a que al formar sólo en el Depósito de Colonial el traslado hacia dichos lugares llevaba aproximadamente dos (02) horas de viaje, iniciando muchas veces los Operativos de Secuestro a las 09:00am.

Así también, al descentralizar la formación de los Grupos Operativos, se ha logrado obtener mayor generación de riesgo entre las 07:00am – 09:00am, horas en que se encuentra el mayor número de vehículos transitando por las distintas vías de Lima Metropolitana, logrando mayor presencia y generación de riesgo a las zonas de instalación de los Grupos Operativos.

Tabla N° 11: Personal en Área Funcional de Operativos de Cobranza.

N°	Apellidos y Nombres	Cargo	Tipo de Plaza	Área Funcional
1	Acevedo Molina Miguel Eduardo	Auxiliar Coactivo	CAP	Operativos de Cobranza
2	Berrios Reátegui Ricardo Arturo	Especialista Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
3	Bazán Peche Omar Rolando	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
4	Cahuana Valle Cesar Augusto	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
5	Carretero Quezada Aldo Ricardo	Especialista de Operativos de Cobranza III	CAP	Operativos de Cobranza
6	Castañeda Gómez Marco Antonio	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
7	Cernades Sánchez José Luis	Técnico Vehicular	CAS	Gerencia de Administración
8	Chamorro Robles Miguel Ángel	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
9	Chaparro Villafana Enrique	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
10	Chávez Chávez Luis José	Técnico Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
11	Contreras Santibáñez Ciro Jhonatan	Técnico Inventariador	CAP	Administración de Depósitos
12	Córdova Salinas Juan Moisés Jouseph	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
13	Comejo Arbildo Andrés Levi	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
14	Cueva Castro Franklin Ivan	Especialista de Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
15	Dimas Balvín Carl Williams	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
16	Domínguez Jara Emer Robert	Técnico Inventariador	CAP	Administración de Depósitos
17	Flores Manrique Richard Ezias	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
18	Gálvez Taboada Cesar Enrique	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
19	Hípólito Vargas Gino Eduar	Analista Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
20	Ipanaque Gonzales Edwin Augusto	Auxiliar Coactivo	CAP	Operativos de Cobranza
21	Javier Quispe Wagner	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
22	Laya Córdova Julián Alfredo	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
23	Lévano Sánchez Demetrio Marcelo	Especialista de Operaciones I	CAP	Operativos de Cobranza
24	López Chávez José	Especialista de Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
25	Núñez Cahuaza Pablo Daniel	Técnico Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
26	Pantia Ninantay Sharmelie	Auxiliar Coactivo	CAP	Operativos de Cobranza
27	Pineda la Sema Zulema Kayry	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
28	Ramírez Olivares Luis Miguel	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
29	Ramírez Rodríguez Jorge Luis	ESPECIALISTA OPERATIVO I	CAP	Operativos de Cobranza
30	Rojas Benítez Roberto	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
31	Silva Pérez Balmel Cecilia	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
32	Telada Quispe Máximo Moisés	Analista Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
33	Torero Antaurco Carlos Eduardo	Técnico Operativo I	CAP	Operativos de Cobranza
34	Torres Cermeño Carlos Manuel	Supervisor de Operativos	CAS	Operativos de Cobranza
35	Trelles Córdova Oscar	Técnico Vehicular II	CAP	Gerencia de Administración
36	Urrelo Ramírez Luis	Técnico Verificador Vehicular	CAS	Operativos de Cobranza
37	Yachi Peña Marco Antonio	Técnico de Servicios Administrativos	CAS	Gerencia de Administración

Asimismo, como parte logística para la realización los secuestros conservativos se cuenta con lo siguiente:

- ❖ 02 Minibús (Capacidad para 24 personas).
- ❖ 01 Camioneta Rural (Tipo Combie, capacidad 14 personas).
- ❖ 01 Grúa de arrastre
- ❖ 04 Motocicletas.

Adicional a ello, se encuentran vigentes los siguientes servicios, los cuales fueron realizados por Concurso Público:

Servicio de Remolque de Bienes Embargados – Concurso Público N° 005-2014-SAT (Grúa de arrastre).

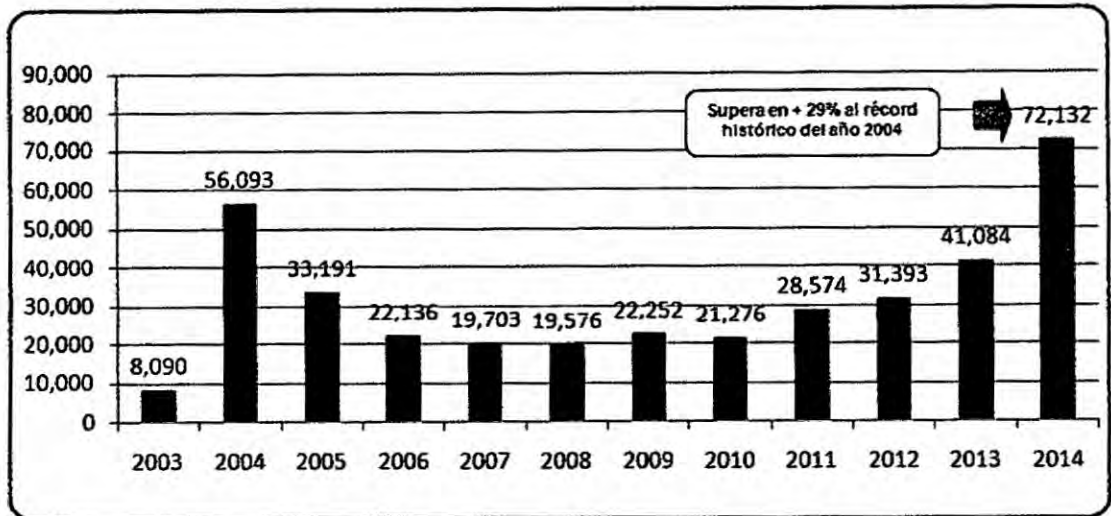
Servicio de Traslado de Personal Para Acciones de Embargo Vehicular y Secuestro Conservativo – Concurso Público N° 001-2014-SAT (Minibús para 24 personas).

2.7.3 Logros Alcanzados

2.7.3.1 Embargo Vehicular por Secuestro Conservativo

Entre los periodos enero 2011 a diciembre 2014, se ha logrado internar un total de 173,183 vehículos en los Depósitos SAT, logrando con ello alcanzar en el presente año un récord histórico de captura de vehículos con 72,132 unidades, logro que supera incluso en 29% a lo ejecutado durante el año 2004 (56,093).

Grafico N° 08: Comparativo de Secuestro Conservativo Vehicular 2003 - 2014



La ejecución de los Secuestros Conservativos, ha permitido el internamiento de 119,156 vehículos por concepto de deuda No Tributaria:

- Papeletas de Infracción de Tránsito.
- Multas Administrativas.
- Papeletas impuestas por la Gerencia de Transporte Urbano – GTU.

Tabla N° 12: Secuestros Conservativos por deuda No Tributaria 2011 – 2014.

Mes	2011	2012	2013	2014	Total
Enero	1,994	2,543	1,203	3,515	9,255
Febrero	1,802	1,731	1,716	4,255	9,504
Marzo	2,052	2,248	2,039	4,477	10,816
Abril	1,849	1,734	2,151	4,711	10,445
Mayo	1,794	2,283	476	4,391	8,944
Junio	2,089	1,774	1,624	3,623	9,110
Julio	1,726	1,903	2,179	4,114	9,922
Agosto	2,023	1,697	3,273	3,598	10,591
Septiembre	2,015	1,955	2,678	3,400	10,048
Octubre	2,669	1,896	3,237	2,805	10,607
Noviembre	2,848	1,501	3,346	3,505	11,200
Diciembre	2,354	947	2,767	2,646	8,714
Total	25,215	22,212	26,689	45,040	119,156

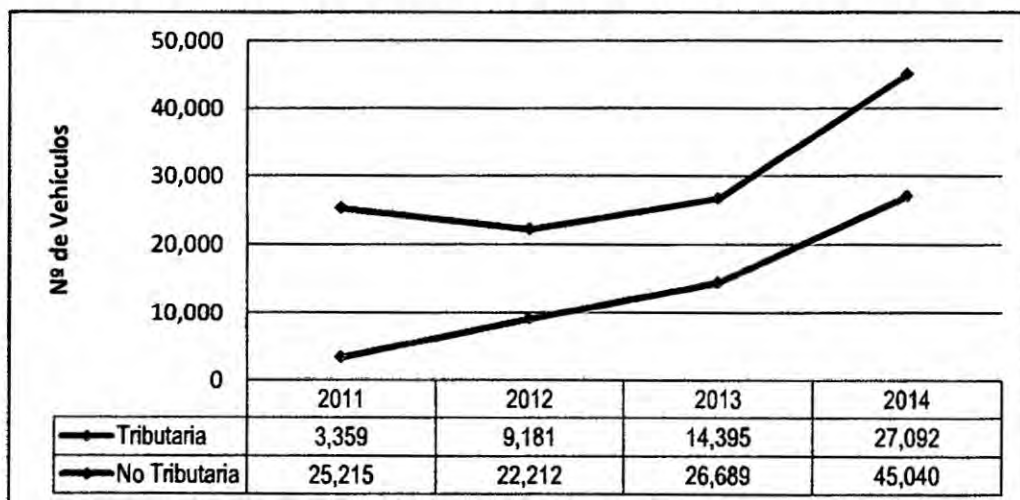
Asimismo, por concepto de deudas Tributarias, se ha logrado embargado un total de 54,027 unidades vehiculares, las cuales han sido internadas por los siguientes motivos:

- Alcabala.
- Impuesto Predial.
- Impuesto Vehicular.
- Arbitrios.
- Multas Tributarias.

Tabla N° 13: Secuestros Conservativos por deuda Tributaria 2011 – 2014.

Tributario	2011	2012	2013	2014	Total
Enero	133	351	491	1,086	2,061
Febrero	119	292	578	1,375	2,364
Marzo	299	290	842	2,146	3,577
Abril	151	549	871	1,666	3,237
Mayo	208	1,100	218	2,612	4,138
Junio	341	982	773	2,924	5,020
Julio	349	1,174	1,101	2,917	5,541
Agosto	375	1,122	1,749	3,582	6,828
Septiembre	531	974	1,649	2,921	6,075
Octubre	345	908	1,803	1,483	4,539
Noviembre	266	758	2,473	2,617	6,114
Diciembre	242	681	1,847	1,763	4,533
Total	3,359	9,181	14,395	27,092	54,027

Grafico N° 09: Secuestro Conservativo Vehicular Según Deuda 2011 – 2014

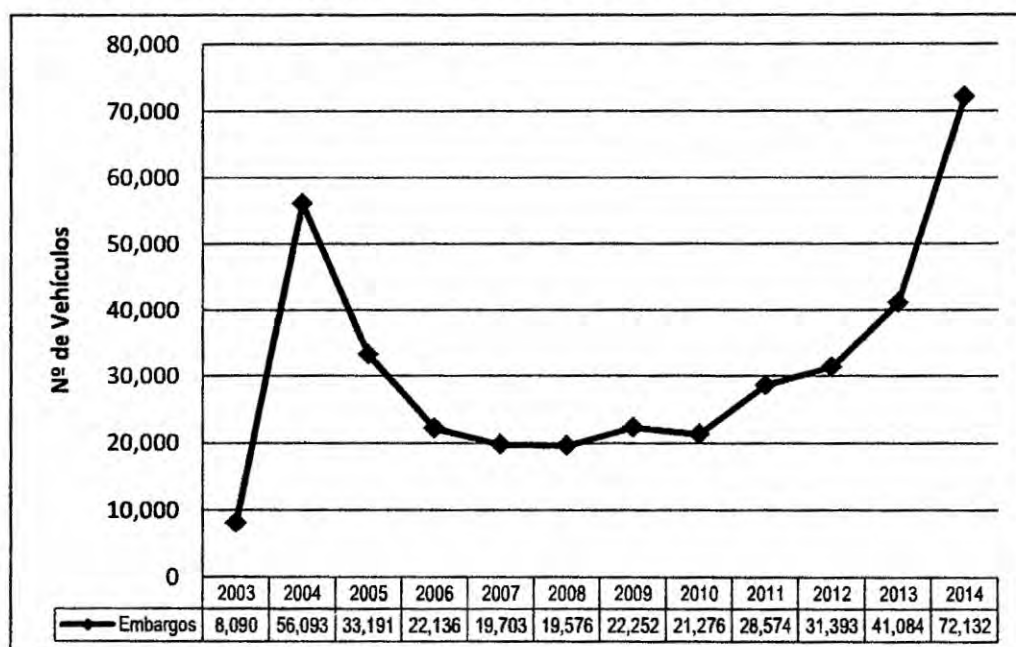


Al cierre del presente año, se logrará el internamiento de **72,132** unidades vehiculares a los Depósitos SAT, internamientos a consecuencia de la realización de los Operativos de Secuestro Conservativo.

Tabla N° 14: Secuestros Conservativos Vehiculares 2011 – 2014.

Mes	2011	2012	2013	2014	Total
Enero	2,127	2,894	1,694	4,601	11,316
Febrero	1,921	2,023	2,294	5,630	11,868
Marzo	2,351	2,538	2,881	6,623	14,393
Abril	2,000	2,283	3,022	6,377	13,682
Mayo	2,002	3,383	694	7,003	13,082
Junio	2,430	2,756	2,397	6,547	14,130
Julio	2,075	3,077	3,280	7,031	15,463
Agosto	2,398	2,819	5,022	7,180	17,419
Septiembre	2,546	2,929	4,327	6,321	16,123
Octubre	3,014	2,804	5,040	4,288	15,146
Noviembre	3,114	2,259	5,819	6,122	17,314
Diciembre	2,596	1,628	4,614	4,409	13,247
Total	28,574	31,393	41,084	72,132	173,183

Gráfico N° 10: Comparativo de Secuestro Conservativo Vehicular 2003 – 2014



Según Gráfico N° 10, se observa el incremento anual de los operativos por secuestros conservativos vehicular desde el año 2011.

2.7.3.2 Monto Recaudado por Secuestro Conservativo

A consecuencia de la realización de los Operativos de Secuestro Conservativo, se ha podido recaudar la suma de S/. 82'321,494 por concepto de Deuda No Tributario y S/. 24'712,021 por concepto de Deuda Tributaria.

Tabla N° 15: Recaudación por concepto de deuda No Tributaria 2011 – 2014.

Mes	2011	2012	2013	2014	Total
Enero	1,162,696	1,473,340	1,499,849	1,684,125	5,820,010
Febrero	1,191,357	965,002	1,508,436	2,210,923	5,875,718
Marzo	1,331,406	1,262,581	1,524,378	2,489,498	6,607,863
Abril	1,318,272	986,215	1,764,523	2,545,661	6,614,671
Mayo	1,154,596	1,338,432	581,881	2,555,993	5,630,902
Junio	1,193,875	1,102,232	1,389,739	2,016,857	5,702,703
Julio	1,148,759	1,235,272	1,791,937	2,767,171	6,943,139
Agosto	1,198,839	1,394,399	2,773,715	3,023,449	8,390,402
Septiembre	1,241,171	1,530,100	2,214,248	2,337,115	7,322,634
Octubre	1,465,463	1,530,372	2,503,269	2,014,751	7,513,855
Noviembre	1,506,650	1,302,857	2,731,173	2,202,897	7,743,577
Diciembre	1,286,744	1,203,972	2,552,235	3,113,069	8,156,020
Total	15,199,828	15,324,774	22,835,383	28,961,509	82,321,494

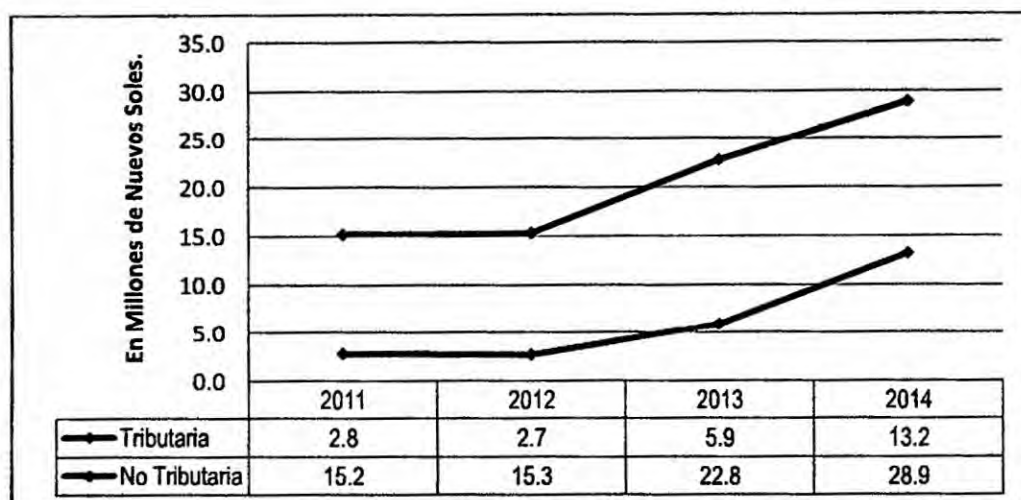
Nota: Los montos no incluyen gastos ni costas por derechos de liberación.

Tabla N° 16: Recaudación por concepto de deuda Tributaria 2011 – 2014

Tributario	2011	2012	2013	2014	Total
Enero	171,803	220,697	214,525	505,511	1,112,536
Febrero	95,070	164,507	335,972	935,652	1,531,201
Marzo	231,466	230,913	387,777	940,866	1,791,022
Abril	214,950	181,254	380,264	965,568	1,742,036
Mayo	203,516	254,125	91,823	1,252,345	1,801,809
Junio	276,746	238,278	273,939	1,116,661	1,905,624
Julio	249,617	270,656	387,721	1,529,394	2,437,388
Agosto	262,062	235,075	629,858	1,571,130	2,698,125
Septiembre	488,170	244,874	609,459	1,467,240	2,809,743
Octubre	255,757	262,683	738,967	790,152	2,047,559
Noviembre	212,978	211,107	1,045,784	1,198,460	2,668,329
Diciembre	151,824	183,539	848,211	983,075	2,166,649
Total	2,813,959	2,697,708	5,944,300	13,256,054	24,712,021

Nota: Los montos no incluyen gastos ni costas por derechos de liberación

Grafico N°:11 Recaudación por Secuestro Conservativo Según Deuda 2011 – 2014.



Al cierre del ejercicio 2014 en los Depósitos vehiculares se recaudó la cantidad de S/. 62'912,588, tal como se aprecia en cuadro N° 07

Cuadro N° 17: Total Recaudación deuda No Tributaria y Tributaria en Depósitos

Mes	2011	2012	2013	2014	Total
Enero	1,510,703	1,896,773	1,967,160	3,324,458	8,699,094
Febrero	1,461,115	1,283,624	2,030,841	4,623,740	9,399,320
Marzo	1,752,527	1,672,255	2,136,155	5,050,157	10,611,094
Abril	1,713,504	1,553,363	2,416,362	5,232,061	10,915,290
Mayo	1,535,865	2,214,711	750,181	5,901,020	10,401,777
Junio	1,678,827	1,812,922	1,858,253	4,881,627	10,231,629
Julio	1,587,667	1,990,663	2,452,157	6,155,916	12,186,403
Agosto	1,700,789	2,141,264	3,832,755	7,055,575	14,730,383
Septiembre	1,933,665	2,182,340	3,178,004	6,592,107	13,886,116
Octubre	1,942,912	2,199,925	3,637,946	4,859,840	12,640,623
Noviembre	1,944,982	1,892,860	4,232,095	5,139,941	13,209,878
Diciembre	1,653,871	1,738,317	3,849,682	4,096,144	11,338,014
Total	20,416,427	22,579,017	32,341,591	62,912,588	138,249,623

Es necesario precisar (Ver cuadro N° 8) que en la recaudación discriminada, el monto sólo por ejecución de capturas vehiculares, ascenderá durante este periodo a S/. 52, 184,785, resultando que los montos adicionales corresponden a derechos de liberación e ingresos por medida accesorio (GTU).

Cuadro N° 18: Recaudación discriminada en Depósitos

Año	Ingresos por capturas	Derechos de Liberación	Ingreso por medida directa	Total
2011	17,382,545	2,402,640	631,242	20,416,427
2012	17,575,396	2,967,708	2,035,913	22,579,017
2013	26,787,306	3,561,918	1,992,368	32,341,592
2014	52,184,785	6,614,151	4,113,652	62,912,588
Total	113,930,032	15,546,417	8,773,175	138,249,624

2.7.3.4 Embargo Vehicular por Secuestro Conservativo por Capturas Selectivas

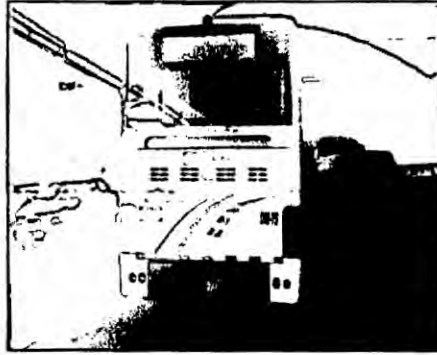
Como actividad adicional, desde abril 2014 se ha creado un grupo de Operativo de Secuestro Selectivo, el cual se encarga de realizar seguimiento a los vehículos cuyo monto de deuda supera los S/.8, 000.

Los seguimientos se hacen a los vehículos de los propietarios que se encuentran en la cartera de los principales contribuyentes PRICOS por Deuda Tributaria y a los principales administrados PRINAD por Deuda no Tributaria.

La información de los vehículos a embargar es proporcionada por la Ejecutoria Coactiva, quienes cada semana nos brindan una lista de distintas Empresas o Personas Naturales para el seguimiento respectivo.

Para la realización de esta nueva actividad se emplean los siguientes recursos:

- 01 Personal SAT (Auxiliar Coactivo o Analista Operativo I).
- 02 Efectivos PNP.
- 01 Automóvil.



Placa : D0B732

Propietario: Empresa de Transporte de Turismo y Representaciones.

Deuda S/. : 8,130



Placa : D6Z901

Propietario: Empresa de Transporte San Felipe Express S.A.

Deuda S/. : 119,4445



Placa : A3A730

Propietario: Empresa de Transporte de Virgen de la Puerta.

Deuda S/. : 23,454



Placa : A0L794

Propietario: Empresa de Transporte San Martin de Porres

Deuda S/. : 125,221

Durante los meses Abril – Diciembre, se ha podido internar 20 unidades vehiculares por motivo de deuda Tributaria, logrando como monto de recaudación la suma de S/. 320,989.

Tabla N° 19: Vehículos Embargados en Operativos Selectivos – Tributario

Mes	Vehículos Embargados	Monto Involucrado S/.	Monto Recaudado S/.	%
Abril	5	78,364	60,407	77
Mayo	12	252,637	244,811	97
Noviembre	3	23,219	15,771	68
Total	20	354,220	320,989	91

Por parte de la Ejecutoria No Tributaria, se ha logrado el internamiento de 340 unidades vehiculares, pudiendo recaudar la suma de S/. 519,969.

Tabla N° 20: Vehículos Embargados en Operativos Selectivos – No Tributario

Mes	Vehículos Embargados	Monto Involucrado S/.	Monto Recaudado S/.	%
Junio	14	195,872	33,029	17
Julio	27	761,667	209,421	27
Agosto	38	713,366	49,130	7
Septiembre	19	122,417	38,034	31
Octubre	56	291,208	61,948	21
Noviembre	186	383,540	128,407	33
Total	340	2,468,070	519,969	21

Grafico N° 12: Vehículos Embargados por Secuestro Conservativo Selectivos

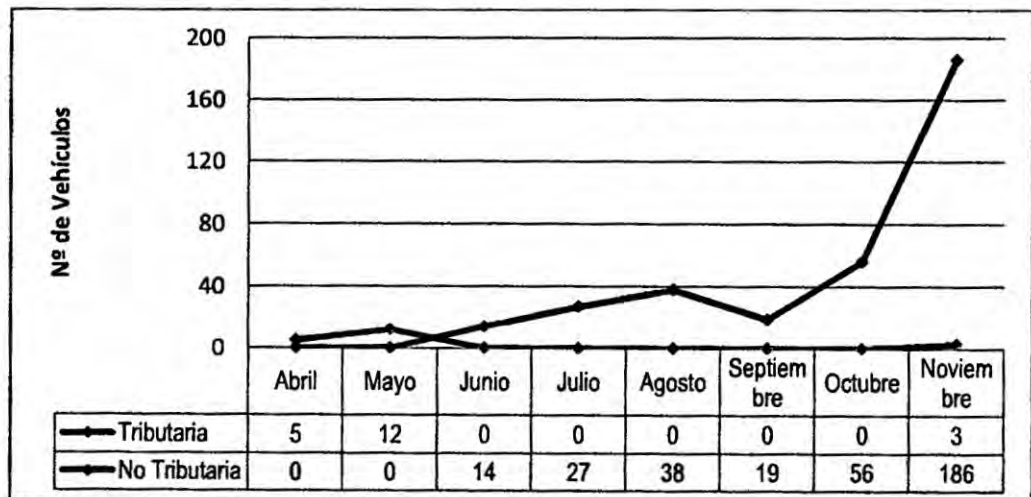


Tabla N° 21: Total Vehículos Embargados en Operativos Selectivos

Mes	Vehículos Embargados	Monto Involucrado S/.	Monto Recaudado S/.	%
Abril	5	78,364	60,407	77
Mayo	12	252,637	244,811	97
Junio	14	195,872	33,029	17
Julio	27	761,667	209,421	27
Agosto	38	713,366	49,130	7
Septiembre	19	122,417	38,034	31
Octubre	56	291,208	61,948	21
Noviembre	189	406,759	144,178	101
Total	360	2,822,290	840,958	30

2.7.4 Problemática

Durante la ejecución de los Operativos de Secuestro Conservativo Vehicular, se presentaron limitaciones en la capacidad operativa de los Depósitos Vehiculares (espacios), hecho que no permitió incrementar la cantidad de internamientos de secuestro conservativo vehicular.

Del 26 de abril al 31 de Mayo 2013, se suspendieron los Operativos de Secuestro Conservativo Vehicular por falta de apoyo PNP, ello debido a que no se contaba firmado el convenio de Cooperación Interinstitucional con la Policía Nacional del Perú, convenio que permitía que los efectivos PNP en su días de franco puedan prestar el servicio individualizado a cualquier entidad pública o privada.

2.7.5 Medidas Correctivas

Actualmente el Área Funcional de Administración de Depósitos cuenta con 08 Depósitos Vehiculares, lo cual ha permitido que en el presente año se pueda

alcanzar el internamiento de 67,723 unidades vehiculares. Asimismo, permitió la diversificación de las zonas en donde se llevan a cabo los Operativos de Secuestro Conservativo, consiguiendo con ello el aumento en la generación de riesgo, es decir fomentar entre los contribuyentes y administrados el cumplimiento del pago de sus obligaciones con el SAT.

Tabla N° 22: Depósitos Vehiculares SAT.

N°	Depósito	Dirección
1	Colonial	Av. Colonial N° 419 – Lima
2	Baquero	Av. Coronel Baquero N° 200- Lima
3	Venezuela	Jr. Manuel Tellería Vicuña N° 1821 – Lima
4	V.E.S	Urb. Coop. Colonización Vertientes de Tablada de Lurín N° 224, Lote E4A, Mz. X Frente a Calle Uno
5	S.J.L	Av. Portada del Sol N° 880 – Zárata
6	Ate	Av. Circunvalación N° 2121 – Ate
7	Los Olivos	Av. Alfredo Mendiola N° 6241
8	Comas	Av. Santa Ana S/N Interior Lote 120

El 13 de mayo 2013, se firmó el “Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Servicio de Administración Tributaria y la Policía Nacional del Perú, con intervención del Ministerio del Interior”, el cual desde su ejecución ha permitido que se puedan embargar 98,222 vehículos.

2.8 SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA TRIBUTACIÓN MUNICIPAL

Entrevista al Jefe del Servicio de Administración Tributaria (SAT) de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML).

- Ponemos a su disposición una entrevista que realiza la revista Análisis Tributario. Lima: Octubre del 2008. p. 8 al Doctor Saúl Barrera Ayala ex jefe del Servicio de Administración Tributaria donde va anticipando que el

impuesto vehicular es uno de los tributos más importantes en la recaudación del Sistema Tributario Municipal; además de las buenas medidas de cobranza que realiza el Sat para recaudar dicho impuesto.

(AELE °249, 2008). El Equipo de Investigación de Análisis Tributario dialogó con el doctor Saúl Barrera Ayala (que es uno de los más destacados especialistas en Tributación Municipal en nuestro país), a fin de que nuestros lectores puedan conocer de primera fuente los aspectos más relevantes relacionados a la Tributación Municipal y las actuaciones de la institución que viene conduciendo.

2.8.1 Aspectos Institucionales

- **En términos generales, ¿cuál es el balance que podría darnos sobre la situación del SAT actualmente?**

El balance es positivo, pues se ha logrado incrementar el cumplimiento voluntario en el pago de los tributos cuya recaudación se encuentra a nuestro cargo. Por ejemplo, en el caso del Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV) la morosidad anual está cerca del seis por ciento, nunca antes se había alcanzado dicha cifra, y esto gracias a las diferentes medidas que hemos venido aplicando para incentivar el pago voluntario.

- **¿Ha tenido que lidiar con algunos problemas estructurales del SAT en el tiempo que lleva su jefatura?**

Lo que buscamos es acercarnos más a nuestros contribuyentes, diseñar nuestros servicios de tal forma que puedan satisfacer sus expectativas, recurriendo para ello a modernos instrumentos de gestión por ejemplo hemos comenzado a aplicar el concepto del marketing público en nuestra actuación,

la gestión por procesos, la implantación de la mejora continua, entre otras medidas. En ese sentido, he encontrado la mayor predisposición del personal y de toda la institución, la cual ha demostrado ser flexible para lograr los cambios que se buscan implantar.

El modelo SAT ha logrado sobresalir en el país. Inclusive se conoce que iniciativas similares en otras ciudades han fracasado. Lamentablemente la mayoría de Administraciones Tributarias de los Gobiernos Locales son deficientes.

- **¿Se debería procurar e insistir en implementar modelos similares al de la MML en todo el Perú?**

Siempre he sido de la opinión que no se puede copiar literalmente los modelos, pues muchas veces las realidades no son idénticas.

Por otro lado, el modelo SAT no es un fin en sí mismo, sino solo un medio para lograr una mejor gestión en la recaudación de los ingresos tributarios municipales, pero se puede recurrir a otras alternativas para lograr ese mismo fin. No podemos estar alentando la implantación del modelo SAT como la única manera de incrementar la recaudación de un Gobierno Local, pues una apuesta mucho más ambiciosa es mejorar todos los ámbitos de la gestión administrativa de los gobiernos locales, y no sólo el recaudatorio. Por otro lado, el nivel de los ingresos tributarios de la mayoría de Municipalidades en el país sigue siendo muy bajo, y esto se explica no sólo por el tema de gestión sino también por el marco normativo existente. Hay muchos ejemplos donde los ingresos tributarios de las Municipalidades financian menos del uno por ciento de su presupuesto.

- **Cierto es también que falta mucho por avanzar y no han faltado críticas justificadas en algunas oportunidades al haberse detectado algunos excesos por parte del SAT. ¿Seguramente ya se vienen tomando las medidas correctivas del caso?**

Los grandes problemas que hemos afrontado, y que dieron lugar a las quejas de la población, se han debido principalmente a la falta de información que teníamos para poder ejercer nuestras labores. Por ejemplo, nosotros nos guiamos de la información brindada por los contribuyentes para determinar las deudas tributarias, pero sucede que, en la mayoría de los casos, muchos contribuyentes no declaraban las transferencias de sus inmuebles y/o vehículos, esto originaba que le siguieran llegando notificaciones, pues para nosotros él continuaba siendo propietario del bien y por tanto obligado a pagar el tributo. Por otro lado, nuestros procedimientos de registro de declaraciones juradas de actualización habían caído en demasiados formalismos, lo que implicaba demora para actualizar la información. Por ello, ahora hemos celebrado diversos convenios de intercambio de información con distintas entidades, públicas y privadas, esto nos ayuda a actualizar la información de nuestros contribuyentes y a su vez a brindarle a partir de la misma mejores servicios.

Sin embargo, persiste la necesidad de aprobar una Ley que obligue a todas las entidades públicas a intercambiar su información, con las reservas del caso; pues actualmente algunas entidades públicas o niegan el intercambio de la información o exigen el pago de un monto muy alto por la misma. Esto, como comprenderán, afecta la gestión de cualquier entidad pública. Una entidad estatal que tiene información de los ciudadanos como producto de sus

funciones, debe compartirla con las otras entidades públicas, en el marco de sus competencias, y con las reservas que la Ley señala, sin exigir el pago de suma alguna.

- **En algunas oportunidades hemos opinado que había otros factores que no colaboraban con mejorar la Administración Tributaria de los Gobiernos Locales, ¿cómo la postergada revisión del marco normativo correspondiente?**

Las normas sobre tributación municipal vigentes en nuestro país no guardan coherencia con la realidad de los gobiernos locales y por el contrario generan situaciones absurdas en la realidad. Para muestra comentamos solo un ejemplo que desde hace años hemos puesto en conocimiento del Gobierno Central y sin embargo hasta ahora se mantiene vigente. Es el tema de las multas tributarias. Conforme a las normas vigentes si una persona natural omite presentar la declaración jurada del Impuesto Predial o Vehicular, puede ser pasible de ser sancionado con una multa de hasta 1,750 nuevos soles **(50% de una UIT para el año 2008)**, cuando el promedio anual que se paga por este tributo en el Cercado de Lima no llega a los 100 nuevos soles. Es decir la sanción de una simple obligación formal puede ser doce veces más cara que el tributo dejado de pagar. Como comprenderán esto provoca el reclamo de los contribuyentes quienes se dirigen contra la Administración Tributaria, a la cual identifican como responsable.

Por este motivo, en el caso particular de los tributos que recaudamos, la MML ha fijado descuentos que van del 90 al 70 por ciento, esto con la finalidad de volver razonable la multa.

- La MML tenía una posición marcada respecto a la inaplicación a las Ordenanzas Municipales por parte de la Comisión de Acceso al Mercado del INDECOPI (Ver Revista Análisis Tributario de febrero de 2008).

Lo que nosotros creemos es que las facultades otorgadas al INDECOPI para implicar Ordenanzas Municipales no encuentran amparo constitucional, por el contrario, se contraviene la Constitución. La Comisión de Acceso al Mercado del INDECOPI, como un órgano administrativo de primera instancia, no puede tener el poder de inaplicar una norma de alcance general que ha sido aprobada por un órgano colegiado elegido democráticamente, como son los Concejos Municipales, cuyas facultades incluso se encuentran fijadas por Ley Orgánica. Dicha facultad de inaplicación, conforme a la Constitución, solo está reservada al Poder Judicial y al Tribunal Constitucional. Creemos que se debe volver al esquema anterior, el cual sí estaba funcionando. Por esta razón, coincidimos con la Defensoría del Pueblo, cuando señala que se le ha otorgado facultades excesivas al INDECOPI, pues en su caso ahora incluso la Defensoría está obligada a interponer las demandas de inconstitucionalidad cuando INDECOPI se lo solicite, sin tener capacidad de evaluar la procedencia de la demanda.

- **¿Qué novedades ha implementado el SAT para facilitar el cumplimiento de las obligaciones tributarias de su competencia?**

Somos plenamente conscientes que el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias tiene relación directa con el desarrollo de mayores facilidades que se puedan otorgar a los contribuyentes, por este motivo, el SAT ha venido implantando una serie de mejoras, tanto a nivel de procedimientos administrativos, como a nivel del uso de tecnologías de la información. Así, por mencionar sólo algunos ejemplos, podemos comenzar indicando que mediante

la dación del Decreto de Alcaldía N° 109 de la MML se logró la eliminación de 232 requisitos previamente exigidos en el TUPA de la institución, simplificando la realización de trámites administrativos. Del mismo modo, hemos ya eliminado el uso de formularios físicos para la declaración jurada y el pago de tributos.

De otro lado, con el objetivo de evitar que el contribuyente tenga que invertir parte de su tiempo en desplazarse grandes distancias, hemos venido descentralizado nuestra atención, contando en la actualidad con 6 agencias, ubicadas en puntos estratégicos de la ciudad, en las cuales es posible realizar todo tipo de trámite. A nivel de facilidades para realizar pagos se ha suscrito convenios con las principales instituciones financieras del país, lo que nos permite contar actualmente con una red de más de 400 oficinas bancarias en las que es posible efectuar el pago de tributos recaudados por el SAT. Estamos además interconectados en línea con estas entidades financieras, cualquier pago realizado en ellas se refleja al instante en nuestro sistema, por ello ya no es necesario exigirle a las personas que muestren sus recibos como sucedía anteriormente para algunos casos. Así mismo, hemos suscrito convenios con más de 60 notarías públicas, en las que el contribuyente puede realizar directamente la declaración del IPV, la liquidación del Impuesto de Alcabala y efectuar el pago respectivo, sin necesidad de desplazarse a nuestras agencias; para este fin desarrollamos un programa informático el cual lo hemos puesto a su disposición y que les permite enlazarse vía web con nosotros. Cabe destacar que este ejemplo de cooperación público-privada fue reconocido como una buena práctica gubernamental por la organización Ciudadanos al Día.

Nuestra página web, que ha recibido diversos premios tanto a nivel nacional como iberoamericano, hace igualmente posible que nuestros contribuyentes no sólo puedan obtener información tributaria sin salir de sus domicilios o centros de trabajo, sino que además puedan efectuar pagos en línea, las 24 horas, durante los siete días de la semana.

También debemos destacar que hemos implantado en nuestras oficinas de atención el servicio de módulos interactivos, a los que hemos denominado "Saldomáticos", a través de los cuales cualquier ciudadano, de un modo muy sencillo y totalmente gratuito, puede obtener e imprimir información sobre sus estados de cuenta, tanto tributarios como no tributarios; este servicio ha sido también reconocido este año como una buena práctica en gestión pública, por Ciudadanos al Día.

- **¿Qué otros aspectos se podrían mejorar y qué faltaría para concretar algunas medidas en esa perspectiva?**

Por un lado, como parte de la mejora continua de nuestros servicios, venimos desarrollando diversos proyectos como la implementación del pago de tributos a través de los módulos interactivos "Saldomático"; la instalación de cabinas telefónicas gratuitas en nuestras agencias, para consultas directas al servicio AlóSAT; la inauguración de un servicio automatizado de atención de consultas telefónicas, que mejorando nuestro servicio AlóSAT, permitirá brindar información tributaria esencial durante las 24 horas del día; así como la transformación de nuestras agencias en verdaderos Centros Integrados de Atención, organizados bajo el concepto de ventanilla única.

Por otro lado, estamos buscando acercarnos más a las otras áreas de gestión municipal, pues la realidad nos demanda en muchas oportunidades una

actuación conjunta, ya que los problemas de los ciudadanos y de la ciudad son transversales, alcanzando no sólo a una entidad de la Municipalidad o al mismo nivel de gobierno, sino incluso a todo el Estado. En ese sentido, deseamos trabajar con las distintas entidades públicas, e incluyendo las privadas, para mejorar la atención y los servicios que brindamos a los ciudadanos.

2.8.2. Aspectos Tributarios

2.8.2.1 Régimen Tributario Municipal

- **¿Parece que ya nadie discute el origen inconstitucional de la Ley de Tributación Municipal (LTM)?**

Sí, tienen razón, ahora ya se comenta muy poco de lo mucho que afectó a los Gobiernos Locales la dación del Decreto Legislativo N° 776. Bajo la premisa de racionalización y simplificación se eliminaron impuestos y tributos en forma indiscriminada y se mantuvieron otros con serias deficiencias. No se entiende, por ejemplo, como en esta norma “olvidaron” establecer la tasa o alícuota en el caso del Impuesto a las máquinas tragamonedas o se mantuviera un Impuesto a las Apuestas en donde existe un solo contribuyente.

También se eliminó el Impuesto a los Terrenos sin construir, bajo la lógica que ya existía el Impuesto Predial, cuando las finalidades y fundamentos de ambos impuestos son distintos. Como verán, no sólo es el tema de la constitucionalidad, sino también el tema de la razonabilidad de los tributos que dicha norma aprobó.

- **¿Cuáles son los aspectos apremiantes de esta LTM que deberían ser precisados o modificados?**

Creo que en general toda la Ley tiene que ser revisada. El marco normativo de

las tasas y las contribuciones por ejemplo requiere de una urgente revisión, la realidad ha cambiado y demanda de una regulación distinta. Y aquí los abogados no debemos caer en el error de asumir que determinadas instituciones jurídicas tienen naturaleza propia y por tanto son inmutables e inmodificables. Finalmente, las instituciones jurídicas deben ser instrumentos que nos ayuden a resolver y regular en mejor forma los problemas que afrontan las sociedades. Por tanto, si es necesario replantear en nuestro país los conceptos que manejamos de las tasas y contribuciones, debemos hacerlo sin considerar que con ello estamos “desnaturalizando” dichas figuras.

Pero así como urge revisar las tasas, también urge revisar la regulación de los impuestos, sobre todo el Impuesto Predial e IPV y replantear totalmente el Impuesto a los Juegos y Apuestas.

- **¿Coincidirá con nosotros en que es necesario aprobar el Reglamento de la LTM?**

Es algo que se debió hacer desde muchos años atrás, pero últimamente estamos sosteniendo reuniones con los funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas para trabajar en forma conjunta en su elaboración. Nosotros que vivimos día a día con la aplicación de dicha norma hemos podido identificar los aspectos que requieren de una reglamentación, los cuales estamos haciendo llegar al MEF para su consideración y evaluación. Esperemos que en los próximos meses se pueda estar aprobando el reglamento.

2.8.2.2 Código Tributario

- **¿Nos puede comentar algunos aspectos relacionados con el procedimiento de fiscalización y qué programa lleva a cabo el SAT?**

Los lineamientos que seguimos para realizar nuestra labor de fiscalización se asientan bajo dos premisas: primero, buscamos que sea el propio contribuyente quién regularice el cumplimiento de sus obligaciones; y segundo, para ello buscamos contar con la mayor cantidad de aliados estratégicos posible.

De otro lado, se llevan a cabo estrategias diferenciadas, según el tributo. Por ejemplo, en el caso del impuesto predial la fiscalización se hace de manera selectiva y periódica con presencia de inspectores en el campo, detectando las nuevas construcciones realizadas.

Otra forma de fiscalización, que es masiva, la hacemos a través de cruces de información con otras áreas de la Municipalidad de Lima (Desarrollo Urbano, Desarrollo Empresarial, Catastro), que nos permiten detectar la variación de las características de los predios y de las actividades que se realizan en los mismos.

Para el caso del IPV, el principal medio de fiscalización es el cruce de información con la base de datos del Registro de Propiedad Vehicular de SUNARP, a partir de ahí determinamos quiénes han inscrito por primera vez un vehículo así como a los nuevos adquirentes de los vehículos afectos.

La fiscalización del Impuesto de Alcabala es a través de diversos programas como: la fiscalización de liquidaciones inafectas por primera venta, seguimiento de los procesos de fusiones y escisiones, cruce de información con municipalidades distritales, control de ofertas inmobiliarias y el seguimiento de

las transferencias realizadas en las Notarías Públicas a través del Módulo informático “Notario SAT” que hemos instalado en sus oficinas, entre otros.

- **Entendemos que tienen Convenios Interinstitucionales de intercambio de información con diversas instituciones. ¿En líneas generales en qué consistente dichos acuerdos?**

La mayoría de los Convenios celebrados giran básicamente sobre intercambio de información, en algunos casos para fines de apoyar la gestión de cobranza, como por ejemplo los convenios con las centrales de riesgo, y en otros casos para mejorar los servicios de atención que se brinda a los contribuyentes, como es el caso de los Notarios Públicos.

- **¿De qué manera la Oficina de Defensoría del Contribuyente y del Administrado está cumpliendo con su cometido?**

Fuimos los primeros, a nivel de los gobiernos locales, en crear una oficina de defensoría del contribuyente, y la labor que ha venido desarrollando esta Oficina desde su creación, en el año 2005, ha sido sumamente importante, pues ha permitido canalizar no solo las quejas de las contribuyentes sino también recoger sus sugerencias e iniciativas. Por ello, se ha convertido en una vía alterna a los mecanismos tradicionales de presentación de quejas y reclamos, y se caracteriza por su simplicidad, agilidad y gratuidad. Desde el año 2007 viene utilizando un módulo informático que permite a través de Internet, la recepción, seguimiento y atención de quejas y sugerencias (en línea), sin que sea necesario que el contribuyente se desplace a una oficina o local del SAT; a su vez ordena y procesa toda la información, reportando datos y cifras. Este módulo ha sido puesto a disposición, en forma gratuita, de otras Municipalidades y entidades públicas tales como de la Municipalidades

Distritales de Villa El Salvador, La Molina y el SAT de Huancayo.

Esta vía ha resultado una fuente muy valiosa para detectar algunas oportunidades de mejora, planteadas por los contribuyentes, que rápidamente han podido ser implantadas.

Por otro lado, entre las recomendaciones más resaltantes formuladas por la Oficina de Defensoría que han sido implantadas, está por ejemplo el no cobrar a los contribuyentes el IPV para el caso de los vehículos robados, la suspensión de notificaciones a domicilios fiscales desactualizados (con nuevos propietarios), la eliminación del requisito de firma de abogado para presentar reclamos contra las multas de tránsito, entre otras.

Debo resaltar además que esta experiencia también ha sido considerada como una Buena Práctica en Gestión Pública por la organización Ciudadanos al Día, habiendo sido incluso finalista en su categoría.

2.8.3 Impuesto Predial

Hemos sabido que la MML ha presentado un Proyecto de Ley al Congreso para que se modifique la LTM sobre el Impuesto Predial. ¿Podría explicarnos en qué consiste esta propuesta?

Es una propuesta muy concreta y está referida a la inafectación al Impuesto Predial que hoy gozan el Gobierno Central y los Gobiernos Regionales. Se propone eliminar dicha inafectación y el sustento para ello es muy sencillo, pues en el caso de la Municipalidad a ella le corresponde la recaudación del Impuesto Predial en el Cercado de Lima, donde está concentrada la mayor cantidad de predios del Gobierno Central. Si esto es así, el Gobierno Central, al igual que todos los que tienen predios y residen en el Cercado de Lima, debe

contribuir con el pago de los tributos locales que permitan sostener los servicios locales que demanda el distrito, es decir, debe contribuir con el financiamiento de los servicios y de la infraestructura pública de la ciudad donde desarrolla sus actividades. Por otro lado, el señalar que esto no es posible porque el Estado se está tributando a sí mismo, no resulta valedero, pues se debe tener en cuenta que en cada uno de los niveles de gobierno existen sujetos de derecho con autonomía e independencia y hasta con personería jurídica propia, por lo que sí resulta factible jurídicamente que entre ellas puedan surgir obligaciones de tipo tributario.

- **¿Qué opinión le merece la Resolución de Observancia Obligatoria del Tribunal Fiscal N° 6906-1-2008, donde se estableció como criterio que a efecto de determinar el régimen de afectación al Impuesto Predial de los predios comprendidos o ubicados en concesiones mineras, resulta de aplicación el artículo 76° del Texto Único Ordenado de la Ley General de Minería, precisado por Decreto Legislativo N° 868?**

En principio, considero que siempre se debe optar por la autonomía del derecho tributario, es decir, los supuestos de afectación y de inafectación tributaria deberían resolverse, en primer lugar, a través de las normas tributarias, y solo en forma muy excepcional, mediante disposiciones distintas a las tributarias. Esto porque muchas veces normas o leyes que no han tenido por finalidad el librar del pago de un tributo a nadie, son utilizadas por los contribuyentes para justificar su no pago. Por ello, siempre se debe tener cuidado, cuando se decida si se debe pagar o no un tributo, de optar por la aplicación de una norma no tributaria.

- **¿Cuál es su opinión sobre la Resolución del Tribunal Fiscal N° 3971-1-2007 referida a instalaciones fijas y permanentes? (ver Suplemento Informe Tributario de febrero de 2008).**

Sobre el particular, el Tribunal Fiscal en la resolución que se menciona desarrolla dos aspectos: primero, si las torres de alta tensión califican como instalaciones fijas y permanentes de los predios; y, segundo, el procedimiento que debe seguirse para valorizar las instalaciones fijas y permanentes. En cuanto al primero, coincidimos con el Tribunal Fiscal en el sentido que al no acreditar la Administración que las referidas torres se encontraban adheridas a una edificación o a un terreno, no resulta válido que sean consideradas como instalaciones fijas y permanentes. En cuanto al segundo aspecto, menciona el Tribunal Fiscal que “al no haber norma expresa que regulara la forma de valorización de las instalaciones fijas y permanentes, la Administración se encuentra facultada para valorizar las referidas instalaciones con el medio de valuación más idóneo”.

El precedente nos parece importante, pues usualmente se hubiera señalado que existiría un vacío legal y que no se podría determinar ninguna deuda. Sin embargo, el Tribunal Fiscal, de modo razonable ha estimado que la Administración se encuentra facultada para efectuar las valorizaciones de las instalaciones fijas y permanentes mediante el medio más idóneo, lo cual le serviría de parámetro para revisar la valorización efectuada por el contribuyente.

incluso hemos remitido comunicaciones tanto al Colegio de Notarios como a la SUNARP, reiterando dicha interpretación. También, hemos manifestado la misma posición a la ASBANC.

• Asimismo hay cuestionamientos respecto a la base imponible en las transferencias por aportes de capital, disolución y reorganización de sociedades (fusión, escisión y otras formas de reorganización).

La Directiva actual ha recogido aspectos que la anterior no regulaba y dejaba a diversas interpretaciones. Este es el caso de la base imponible de los aportes de capital, disolución y reorganización de sociedad, ya sea por fusión, escisión y otras; respecto de los cuales la referida Directiva señala ahora que la base imponible será el valor de la transferencia fijado por las partes, o en su defecto el valor contable, el cual no podrá ser inferior al valor del autoavalúo del predio ajustado por el Índice de Precios al por Mayor.

Esta forma de determinación de la base imponible permite que el impuesto sea calculado teniendo en cuenta el valor al que ingresa al patrimonio del comprador el inmueble objeto del tributo. Ello en la medida que, en principio, el valor contable refleja de manera objetiva la manifestación de riqueza gravada con el Impuesto de Alcabala.

• A nosotros también nos preocupaba la determinación de la base imponible en casos de transferencias de porcentajes o alícuotas de propiedad de un predio.

Conscientes de los inconvenientes que generaba la forma de determinación del Impuesto en los supuestos de transferencia de porcentajes o alícuotas, la Directiva de Alcabala ahora vigente establece un tratamiento razonable en

existían dudas respecto al hecho gravado con el IEPND, desde su entrada en vigencia resulta irrefutable que el hecho gravado es el pago de la entrada para asistir a un espectáculo público, sea para presenciarlo o participar de él. Es más, resulta irrelevante si efectivamente se ingresa al local, siendo suficiente para dar nacimiento al tributo, que se haya efectuado el pago de la entrada.

- **¿Qué otros problemas interpretativos sobre este Impuesto están generando controversias ante el SAT?**

Con la entrada en vigencia de la Ley N° 29168 se pudo apreciar malestar respecto de aquellas personas naturales o jurídicas promotoras de conciertos a quienes se les exigió el pago del IEPND generado con anterioridad a su vigencia. Hay promotores que consideran injusto que tengan que pagar el impuesto por los conciertos que realizaron solo días antes de la publicación de la norma, pero como sabemos la norma no tiene efectos retroactivos. A pesar de ello han presentado sus recursos que se encuentran pendientes de resolución ante el Tribunal Fiscal.

2.8.7 Impuesto a los Juegos

- **¿Están teniendo algunos problemas para administrar y fiscalizar este Impuesto?**

Creemos que este tributo está fuera de la realidad, alcanza incluso a los juegos de pimball, algo que ya se ve muy poco hoy en día.

Aparte de la informalidad, los ingresos que genera no justifica el costo en el que se incurre en las actividades de control. Además bajo el rótulo de Impuesto a los Juegos se gravan en realidad diversos supuestos, creemos que resulta necesaria su reformulación.

- **¿Qué otros problemas interpretativos sobre este Impuesto están generando controversias ante el SAT?**

Se discute sobre el alcance del concepto de juego de azar, pues a partir de ahí se determina si estamos o no ante un hecho gravado, si, por ejemplo, dentro de este supuesto se encuentra los sorteos que realizan algunas entidades financieras y supermercados en donde a través del consumo de sus productos se va adquiriendo opciones para participar en los sorteos.

2.8.8 Arbitrios

Hubo una Resolución de Observancia Obligatoria y una reciente Sentencia del Tribunal Constitucional sobre una Ordenanza de la MML respecto a Arbitrios Municipales. ¿Qué opina de estos pronunciamientos?

Sobre el particular, cabe mencionar que con fecha 17 de agosto de 2005, se publicó la Sentencia N° 00053-2004-PI/TC, a través de la cual el Tribunal Constitucional procedió, entre otros aspectos, a establecer los criterios de distribución de los costos de cada tipo de arbitrio, así como disponer la obligatoriedad de publicar el informe técnico de costos respectivo. Pese a ello, aún con posterioridad a su emisión las municipalidades no tenían absolutamente claros los aspectos formales que debían cumplir sus ordenanzas de arbitrios. No obstante ello, la Municipalidad de Lima se abocó por completo a cumplir, de la mejor manera posible, con adecuar sus regímenes de arbitrios de períodos no prescritos a los lineamientos establecidos por el Tribunal; ello con la finalidad de evitar la interrupción o suspensión de los servicios públicos prestados a los contribuyentes del Cercado de Lima. Así, con fecha 2 de octubre de 2005, publicó la Ordenanza

Nº 830, a través de la cual dispuso:

i) Dejar sin efecto los arbitrios municipales correspondientes a ejercicios anteriores al 2000; y, ii) adecuar los regímenes de arbitrios de los años 2001 a 2005 a los lineamientos de la sentencia antes citada. Pese a la labor desarrollada, en abril de 2007 el Tribunal Fiscal emitió la Resolución Nº 3264-2-2007, a través de la cual estableció que la Ordenanza Nº 830 no cumplía con algunas de las formalidades establecidas en la sentencia mencionada para efectos de la determinación y distribución de los arbitrios municipales.

ii) Atendiendo el carácter de precedente de observancia obligatoria que tenía la mencionada resolución, el SAT procedió a dejar sin efecto en octubre de 2007 las deudas pendientes de pago por concepto de arbitrios de los referidos períodos, estableciéndose una serie de medidas, entre las que se encuentran el no registro, determinación, fiscalización o cobro respecto de deudas de arbitrios de los referidos períodos; el levantamiento de las medidas coactivas y la conclusión de los procedimientos orientados a la exigencia de los cobros de los arbitrios de los períodos 2001 al 2005.

Con posterioridad a ello, el Tribunal Constitucional ha emitido una nueva sentencia (Expediente Nº 02041-2007-PA/TC), pronunciándose en contra de la Ordenanza Nº 830 y disponiendo se dejen sin efecto los actos administrativos relacionados con la exigencia de los arbitrios de los años 2001 a 2005 emitidos a la empresa GRIFOSA S.A.C.; pero, como se dijera antes, ya desde octubre de 2007 se había dejado sin efecto la cobranza de todos los arbitrios determinados en aplicación de la Ordenanza Nº 830.

Sin embargo, a pesar que hemos dado estricto cumplimiento a lo que ha ordenado tanto el Tribunal Fiscal como el Tribunal Constitucional, consideramos que aún resulta necesaria la dación de una Ley que fije los criterios que deben aplicarse para cada tipo de arbitrio de modo razonable y que genere una mayor eficiencia.

- **¿Qué otros problemas interpretativos sobre este tributo están generando controversias ante el SAT?**

Creemos que en el caso de los arbitrios municipales se ha generado mucha desinformación y no se ha explicado con claridad el tema. Muchos incluso alentaban como solución el dejar de aplicar el valor del predio y aplicar en cambio una tarifa flat, es decir, un monto idéntico para todos los contribuyentes. Incluso esta última opción fue recomendada por una Comisión del Congreso hace tres años, con apoyo de varias organizaciones vecinales. En aquella oportunidad cuando les comenté que ello implicaba que el propietario de una vivienda pequeña destinada a vivienda iba a pagar lo mismo que un supermercado o una gran industria se desconcertaron y me manifestaron que no era lo que buscaban. Se ha vendido la idea que usar el valor del predio como criterio de distribución, y no como base imponible, eleva los montos de los arbitrios, nada más equivocado. Por el contrario, el valor del predio resulta ser un elemento objetivo que permite una distribución más equitativa de los costos de los servicios, y es usado en varios países del mundo, como España y Argentina, para distribuir los costos del servicio de limpieza pública.

No se ha tomado en cuenta que si se varían los criterios se permite que algunos vean reducido el monto que les correspondía pagar, pero estos generalmente son los predios de gran tamaño de propiedad de grandes

empresas, y que los montos que estas dejan de pagar por aplicación de los nuevos criterios tengan que ser trasladados a los contribuyentes que pagaban menos y que eran propietarios de pequeños predios. Esto es lo que origina el no considerar al valor y uso del predio como criterios preponderantes de distribución del costo de los servicios. Por esta razón se requiere que este tema sea discutido en forma alturada y de manera técnica, que no se politice ni sea asumido como bandera de algunos que suelen señalar que salen en defensa de los contribuyentes, pero que al final terminan planteando y generando soluciones que les resultan más perjudiciales.

- **Finalmente, ¿quisiera compartir algunos comentarios con nuestros lectores?**

Solo reiterar nuestro compromiso de seguir trabajando en beneficio de los contribuyentes y de los ciudadanos de Lima, aplicando reglas sencillas, claras y justas. Es nuestra obligación y la tarea que asumimos día a día.

2.9 DEFINICIONES DE TÉRMINOS BÁSICOS

Arbitrio: Tasa que se genera por la prestación de un servicio público individualizado en el contribuyente. Usualmente, comprende el servicio de limpieza pública, el mantenimiento de parques y jardines, y la seguridad ciudadana.

Autoavaluó: Declaración del valor de un inmueble, determinado por el propietario o la municipalidad correspondiente, según los criterios de valuación establecidos por esta última y la ley.

Base Imponible: Valor numérico sobre el cual se aplica la alícuota (tasa) del tributo.

Capacidad Contributiva: Aptitud que tiene una persona natural o jurídica para pagar impuestos y que está de acuerdo a la disponibilidad de recursos con que cuenta.

El Impuesto: El impuesto es una clase de tributo (obligaciones generalmente pecuniarias en favor del acreedor tributario) regido por derecho público. Se caracteriza por no requerir una contraprestación directa o determinada por parte de la administración hacendaria (acreedor tributario).

La Cobranza Coactiva: Es un procedimiento que faculta a la Municipalidad a exigir al deudor tributario la deuda no pagada, debidamente actualizada. El procedimiento de cobranza coactiva se inicia con la notificación de la Resolución de Ejecución Coactiva, la cual contendrá una orden (mandato) de cumplimiento obligatorio; de no cumplirse esta orden, se advierte el inicio de la ejecución forzosa a través de la aplicación de medidas cautelares, como el embargo.

La fiscalización tributaria: Es aquella función mediante la cual se determina el incumplimiento de las obligaciones tributarias que hayan tenido los contribuyentes, realizando un conjunto de acciones y tareas para obligarlos a cumplir con sus deudas. Esta debe ser permanente y sistemática. La función fiscalizadora incluye la inspección, investigación y el control del cumplimiento de obligaciones tributarias.

La recaudación: Abarca desde la recepción de información por parte del contribuyente, hasta las fechas de vencimiento por tipo de tributo. Es importante que las Municipalidades provean de formularios para el pago de cada tipo de tributo, así como para las declaraciones juradas.

Potestad Tributaria: Es la facultad que tiene el estado de crear unilateralmente tributos, será exigido a las personas sometidas a su competencia tributaria espacial; el cumplimiento de su finalidad es atender necesidades públicas.

Principio de Legalidad: Se entiende como subordinación de todos los poderes públicos a las leyes generales y abstractas que disciplinan su forma de ejercicio y cuya observancia se halla sometida a su control de legitimidad por jueces independientes.

Unidad Impositiva Tributaria (UIT): Monto de referencia que es utilizado en las normas tributarias a fin de mantener en valores constantes las bases imponibles, deducciones, límites de afectación y demás aspectos de los tributos que considere conveniente el legislador.

CAPITULO III

VARIABLES E HIPÓTESIS

3.1 DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES

De acuerdo con las hipótesis formuladas, las variables de estudio son:

Variable Independiente

X: Impuesto al Patrimonio Vehicular

Variable Dependiente

Y: Sistema Tributario Municipal

3.2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

TABLA N° 3.1 "EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA REPERCUSION EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL"

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS
<p align="center">SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL</p>	<p>Consiste en la fijación, cobro y administración de los impuestos de las Municipalidades Provinciales y locales.</p> <p>El impuesto vehicular es un impuesto que grava los vehículos nuevos durante los primeros tres años contados a partir del año siguiente de realizada la primera inscripción ante el registro de propiedad vehicular.</p>	<p>TRIBUTOS MUNICIPALES</p> <p>EFICACIA DEL SAT</p> <p>RECAUDACIÓN</p> <p>NIVEL DE MOROSIDAD</p> <p>FISCALIZACIÓN</p> <p>CANTIDAD DE CONTRIBUYENTES</p> <p>OPERATIVOS DE COBRANZA</p> <p>IMPUESTO VEHICULAR</p>	<p>Conocimiento de los Tributos Municipales.</p> <p>Responsable de los Tributos Municipales en Lima metropolitana.</p> <p>Cumplimiento de metas eficazmente.</p> <p>Recaudación Total de Los Tributos Municipales por año.</p> <p>Morosidad de Los Tributos Municipales</p> <p>Cobro de Multas Tributarias</p> <p>Número de contribuyentes registrados en el Servicio de Administración Tributaria.</p> <p>Número de vehículos capturados</p> <p>Difusión de la entidad competente.</p>	<p>Considera Ud. ¿Que el personal encargado tiene los conocimientos necesarios de los tributos municipales?</p> <p>¿Está de acuerdo que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) sea el responsable de los Tributos Municipales en Lima Metropolitana?</p> <p>¿El Servicio de administración Tributaria (SAT) cumple de manera eficaz con las metas planteadas?</p> <p>¿El índice de recaudación de los Tributos Municipales se incrementa cada año?</p> <p>¿Existe mecanismos adecuados de cobranza para reducir la morosidad en la recaudación de los Tributos Municipales?</p> <p>¿El área de fiscalización del Servicio de Administración Tributaria (SAT) cubre las expectativas suficientes?</p> <p>¿Los requisitos estipulados en la Ley del Impuesto al Patrimonio Vehicular para la declaración de los contribuyentes es el adecuado?</p> <p>¿Los operativos de secuestro conservativo en forma de retención fortalecen los niveles de recaudación?</p> <p>¿Considera Ud. que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) cumple con informar y comunicar de manera correcta y oportuna el Impuesto al Patrimonio Vehicular?</p>

3.3 HIPÓTESIS

3.3.1 Hipótesis Principal:

El Impuesto al Patrimonio Vehicular incide significativamente en el Sistema tributario Municipal de Lima.

3.3.2 Hipótesis específicas:

- El Impuesto al Patrimonio Vehicular genera parte considerable en la recaudación del Sistema Tributario Municipal.
- El impuesto al Patrimonio Vehicular la mala eficiencia en la cobranza perjudica al Sistema Tributario Municipal de Lima Metropolitana.

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 TIPO DE LA INVESTIGACIÓN

Para los propósitos de la presente investigación, y de acuerdo a la naturaleza del problema, para el desarrollo de la presente se empleó el tipo de investigación cualitativa. Según Le Compte (1995) “la investigación cualitativa puede entenderse como una categoría de diseños de investigación que extraen descripciones a partir de observaciones que adoptan la forma de entrevistas, narraciones, notas de campo, grabaciones, registros de eventos de todo tipo”. Conforme con los propósitos de estudio, su nivel de investigación es de carácter descriptivo-correlacional, puesto que en un primer momento se describe El impuesto al Patrimonio Vehicular y su Repercusión en el sistema Tributario Municipal.

Tal como afirma Hernández, Fernández y Baptista (2006) “Es correlacional, porque procura verificar la existencia de asociación significativa entre las variables”.

4.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño que se utilizará es no experimental o post facto, ya que el estudio se basa en la observación de los hechos en pleno, sin alterar en lo más mínimo el entorno, ni el fenómeno estudiado, teniendo como finalidad demostrar como el Impuesto al Patrimonio Vehicular repercute en el sistema Tributario Municipal, como es el caso de la recaudación del Servicio de Administración Tributaria

(SAT); según Hernández, Fernández y Baptista (2006) "Son estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural, para después analizarlos". Según el tiempo de estudio es de corte "Transversal" ya que la presente investigación se circunscribe en un momento puntual con el fin de medir o caracterizar la situación en un tiempo específico. Según Hernández, Fernández y Baptista (2006) "Responde a estudios transversales, ya que se recopilan datos de un solo periodo".

4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

4.3.1 Población

La población está constituida por los 50 trabajadores del Servicio de Administración Tributaria (SAT) - Lima. El estudio será realizado en un solo periodo de tiempo.

4.3.2 Muestra

El cual el muestreo fue no probabilístico por conveniencia. debido a la necesidad de encuestar a personas que conozca sobre el tema de investigación, nuestra muestra está constituida por los trabajadores que trabajan en las áreas de atención y orientación generación de deuda y ejecución de cobranza coercitiva del Servicio de Administración Tributaria (SAT) - Lima.

4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

4.4.1 Técnicas

- **Observación:** La técnica de la observación es utilizada para tener en cuenta de la realidad por medio de la observación de los hechos, de esa manera poder elaborar conclusiones.

- **Encuesta:** Las encuestas fueron en las áreas de atención y orientación, control y emisión de deuda y ejecución de cobranza coercitiva del Servicio de Administración Tributaria (SAT) – Lima; para así analizar como incide en la recaudación el cobro del impuesto vehicular en el Sistema Tributario Municipal. Por medio de esta técnica podremos obtener datos de varias fuentes, para poder resumir la información y poder tabularla.

- **Análisis:** Documental Mediante esta técnica se realizará la revisión o lectura de la información recopilada y su respectivo análisis, para posteriormente formular las conclusiones e hipótesis respectivas.

4.4.2 Instrumentos

- **Cuestionario:** El instrumento usado fue el cuestionario que estuvo constituido por 15 preguntas referidas al tema de investigación, las cuales se entregaron a los encuestados, con el objetivo que las contesten igualmente por escrito. Siendo nominales las escalas de respuestas.

Este instrumento fue validado a través del juicio de expertos como figura en el Anexo N° 07 y la confiabilidad a través del coeficiente Cronbach obteniéndose un resultado de 0.67, resultando dentro de los límites de una confiabilidad alta.

Fue aplicado como instrumento de la técnica dirigido a la muestra de 50 personas que integran las áreas de atención y orientación, control y emisión de deuda y ejecución de cobranza coercitiva del Servicio de Administración Tributaria (SAT) – Lima, quienes aportaron datos sobre sus conocimientos al Impuesto al Patrimonio Vehicular y como incide su cobro para el Sistema Tributario Municipal .

- **Ficha bibliográfica:** Se utilizaron las fichas bibliográficas con el fin de analizar el material doctrinario, normas tributarias y municipales, trabajos de investigación relacionados al Impuesto al Patrimonio Vehicular; así como legislación comparada y análisis jurisprudencial.

4.5 PROCEDIMIENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Haciendo uso del cuestionario se realizó la encuesta los días 15 y 17 del mes de julio del presente a horas 08:00 a.m. hasta la 9:00 p.m.; y los días 20 y 21 del mes de julio del presente se realizó en el lapso de las 10:00 a.m. hasta las 4:00 p.m., a los trabajadores de las áreas de atención y orientación, control y emisión de deuda y ejecución de cobranza coercitiva del Servicio de Administración Tributaria (SAT) – Lima. Teniendo como finalidad su opinión y conocimiento respecto al tema de investigación.

4.6 PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO Y ANÁLISIS DE DATOS

4.6.1 Procesamiento estadístico

El procesamiento se realizó haciendo uso del Software SPSS 22 y Microsoft .Excel para las tablas, gráficos y pruebas estadísticas correspondientes.

4.6.2 Análisis de datos

El análisis se realizó a través de una estadística descriptiva-correlacional, es decir haciendo uso de tablas y gráficos estadísticos con el fin de llegar a demostrar las hipótesis planteadas, procesándose los datos conseguidos de las diferentes fuentes por medio de las diversas técnicas. Dentro de ellas las siguientes:

- ❖ Ordenamiento y clasificación
- ❖ Registro manual
- ❖ Análisis documental
- ❖ Tabulación de cuadros con porcentajes
- ❖ Comprensión de gráficos
- ❖ Conciliación de datos

Se utilizó la prueba de Chi-cuadrado para el análisis de relación e influencia, es decir si las variables tienen o no relación entre sí. Para determinar el grado de relación e influencia se utilizó el coeficiente de correlación V. de Cramer, es decir nos permite medir el grado de afinidad entre las variables. Es usada para variables cualitativas nominales.

CAPÍTULO V

RESULTADOS

5.1 VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

5.1.1 Validación

La validez se refiere si el instrumento para la recolección de datos, mide las variables de estudio. En este caso, nuestro instrumento fue validado a través del juicio de expertos como se puede observar en el Anexo N°.

5.1.2 Confiabilidad

La confiabilidad se refiere a la confianza que se tiene a los datos recolectados y que su aplicación repetida al mismo sujeto u objeto produce iguales resultados. Para Hernández, Fernández y Baptista (2006) la confiabilidad “es el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes”. Y para este caso se utilizó el coeficiente Alfa de Cronbach el cual permite cuantificar el nivel de fiabilidad. Cuyo resultado obtenido es de:

Cuyo resultado obtenido es de 86%:

Alfa de Cronbach	0.868
-------------------------	--------------

Este resultado, para poder interpretarlo se contrastará en la siguiente tabla:

TABLA 5.1**INTERPRETACIÓN DE LA MAGNITUD DEL COEFICIENTE DE CONFIABILIDAD DE UN INSTRUMENTO**

Magnitud	Rango
Muy Alta	0.81 – 1.00
Alta	0.61 – 0.80
Moderada	0.41 – 0.60
Baja	0.21 – 0.40
Muy Baja	0.01 – 0.20

Fuente: Stracuzzi, P. & Pestana M. (2006) Metodología de la investigación cuantitativa.

Con relación a la tabla anterior, se puede observar que el valor alfa (0.86) obtenido, se encuentra ubicada dentro de la magnitud Muy Alta. Por lo tanto, de acuerdo a este resultado, se puede afirmar que el instrumento es altamente confiable.

Este instrumento fue validado a través del juicio de expertos, obteniendo un promedio de 86%

TABLA N° 5.2**RELACIÓN ENTRE EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU NIVEL DE MOROSIDAD (PRUEBA CHI-CUADRADO)**

	Valor	Sig. Asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	6,857 ^a	,019
N° de casos válidos	50	

Fuente: Elaboración propia por datos de la encuesta realizada en el Servicio de Administración Tributaria (SAT)

El Impuesto al patrimonio vehicular y su Nivel de Morosidad (prueba chi-cuadrado).

El Nivel de Morosidad incide en la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Se puede verificar a través de la prueba estadística Chi-cuadrado cuyo valor fue 6,857 y $p = 0,019 < \alpha = 0,05$; es decir, el incumplimiento del Pago tiene relación con la disminución de la recaudación.

5.3 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

El procesamiento del cuestionario producto de las entrevistas, nos condujo a la demostración y comprobación de la hipótesis principal y de las hipótesis específicas, propuestas en la presente tesis:

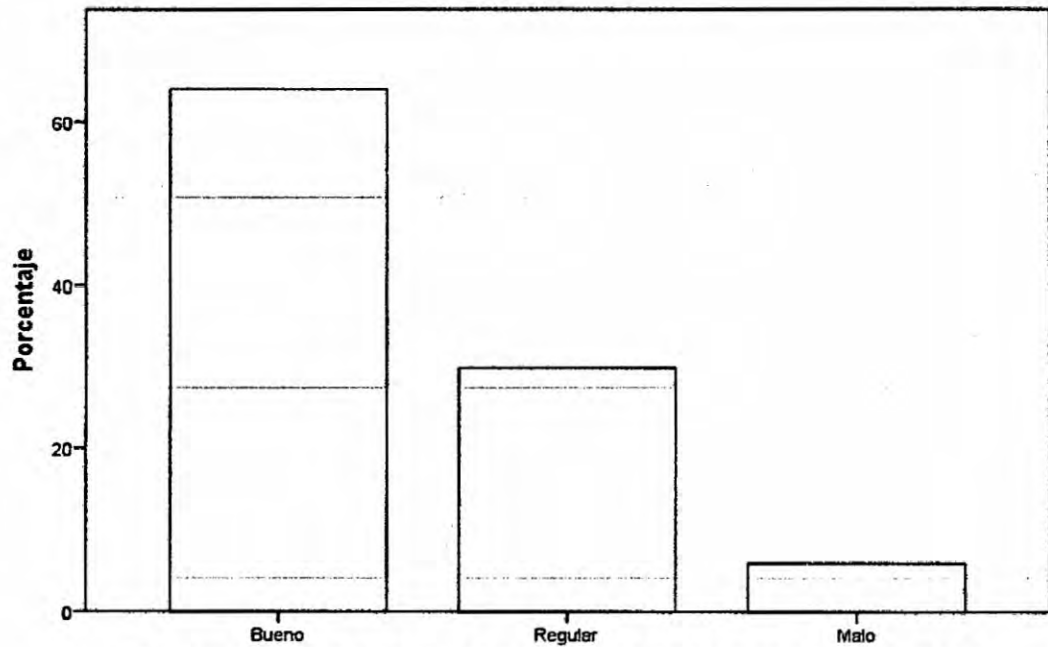
Con respecto a la **primera pregunta**: *¿La estructura organizacional del Servicio de Administración Tributaria – SAT, se ajusta a la realidad de la Municipalidad de Lima Metropolitana?*

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 32 encuestados que representan en 64% aplicaron que la estructura organizacional se ajusta a la realidad del sistema Tributario Municipal. El resto, 6% consideran que es malo. Los resultados fueron los siguientes:

TABLA 5.3.1

¿La estructura organizacional del Servicio de Administración Tributaria – SAT, se ajusta a la realidad de la Municipalidad de Lima Metropolitana?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Bueno	32	64,0	64,0	64,0
Regular	15	30,0	30,0	94,0
Malo	3	6,0	6,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	



¿La estructura organizacional del Servicio de Administración Tributaria – SAT, se ajusta a la realidad de la Municipalidad de Lima Metropolitana?

De acuerdo a la **segunda pregunta**, *¿Considera Ud. que el Servicio de Administración Tributaria – SAT cumple con informar y comunicar de manera correcta y oportuna el Impuesto al Patrimonio Vehicular?*

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 25 encuestados que representan el 50% afirmaron que es bueno en comunicar de manera oportuna la deuda por Impuesto al Patrimonio Vehicular; 16 encuestados que son el 32%, consideraron que es regular, 4 encuestados que es pésimo que constituyen el 8% no consideran que se comunique de manera óptima las deudas.

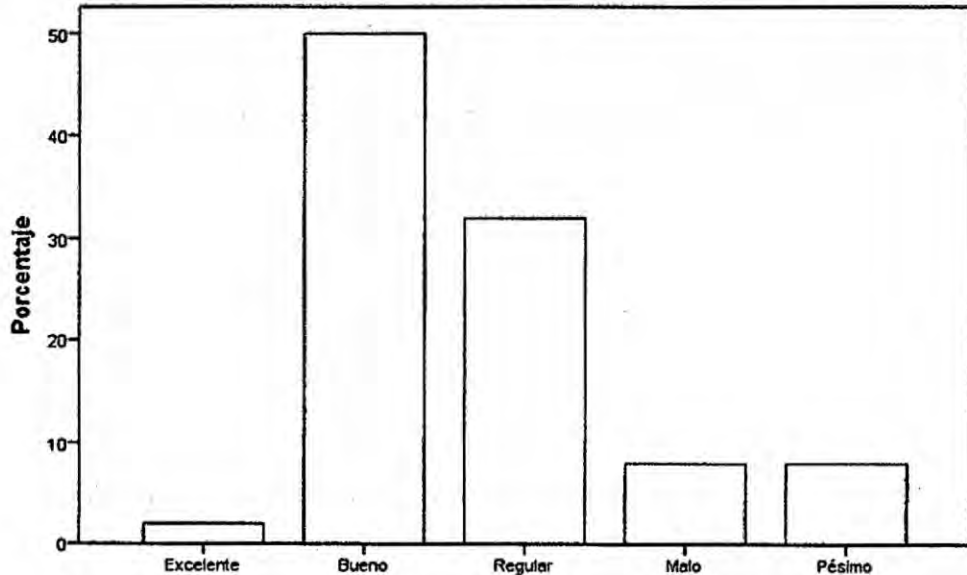
Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.2

¿Considera Ud. que el Servicio de Administración Tributaria – SAT cumple con informar y comunicar de manera correcta y oportuna el Impuesto al Patrimonio Vehicular?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Excelente	1	2,0	2,0	2,0
Bueno	25	50,0	50,0	52,0
Regular	16	32,0	32,0	84,0
Malo	4	8,0	8,0	92,0
Pésimo	4	8,0	8,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

¿Considera Ud. que el Servicio de Administración Tributaria – SAT cumple con informar y comunicar de manera correcta y oportuna el Impuesto al Patrimonio Vehicular?



De acuerdo a la **tercera pregunta**, Para Ud. *¿El Servicio de Administración Tributaria – SAT ha sido operativamente eficiente en el cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular?*

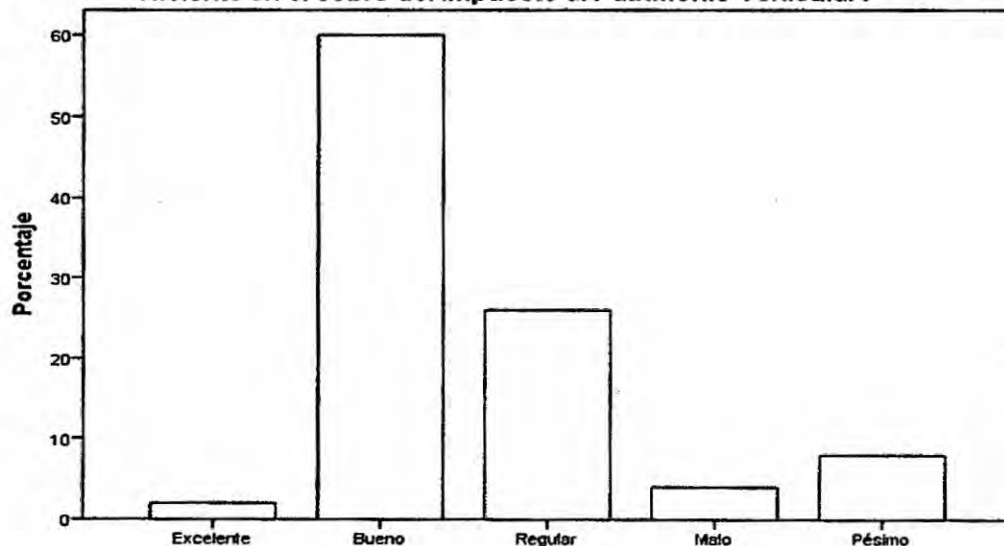
El resultado fue el siguiente: Se apreció que 30 encuestados que representan el 60% afirmaron que es buena la eficiencia del Sat en el cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular; 13 encuestados que son el 26%, consideraron que es regular, 4 encuestados que es pésimo que constituyen el 8% no consideran

que sea eficiente la cobranza por parte del Sat. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.3
Para Ud. ¿El Servicio de Administración Tributaria – SAT ha sido operativamente eficiente en el cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Excelente	1	2,0	2,0	2,0
	Bueno	30	60,0	60,0	62,0
	Regular	13	26,0	26,0	88,0
	Malo	2	4,0	4,0	92,0
	Pésimo	4	8,0	8,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Para Ud. ¿El Servicio de Administración Tributaria – SAT ha sido operativamente eficiente en el cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular?



De acuerdo a la **cuarta pregunta**, **Para Ud. ¿Los operativos de secuestro conservativo en forma de retención fortalecen los niveles de recaudación?**

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 4 encuestados creen que son excelentes las cobranzas coercitivas que conforman el 8% así mismo 33 encuestados que representan el 66% afirmaron que es bueno ejecutar ese tipo de medidas por parte del Sat para el cobro de deudas; 13 encuestados que

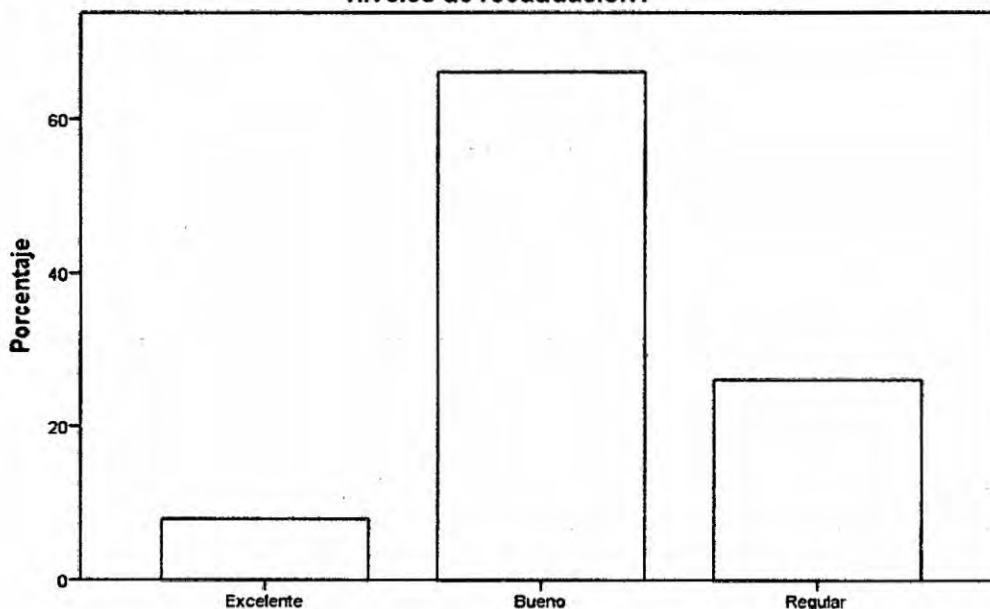
son el 26%, consideraron que es regular cobranza coercitiva por parte del Sat.

Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.4.
¿Los operativos de secuestro conservativo en forma de retención fortalecen los niveles de recaudación?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Excelente	4	8,0	8,0	8,0
	Bueno	33	66,0	66,0	74,0
	Regular	13	26,0	26,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

¿Los operativos de secuestro conservativo en forma de retención fortalecen los niveles de recaudación?



De acuerdo a la **quinta pregunta Considera Ud. ¿Qué los lineamientos y políticas que definen los procedimientos para el pago y cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular son correctos?**

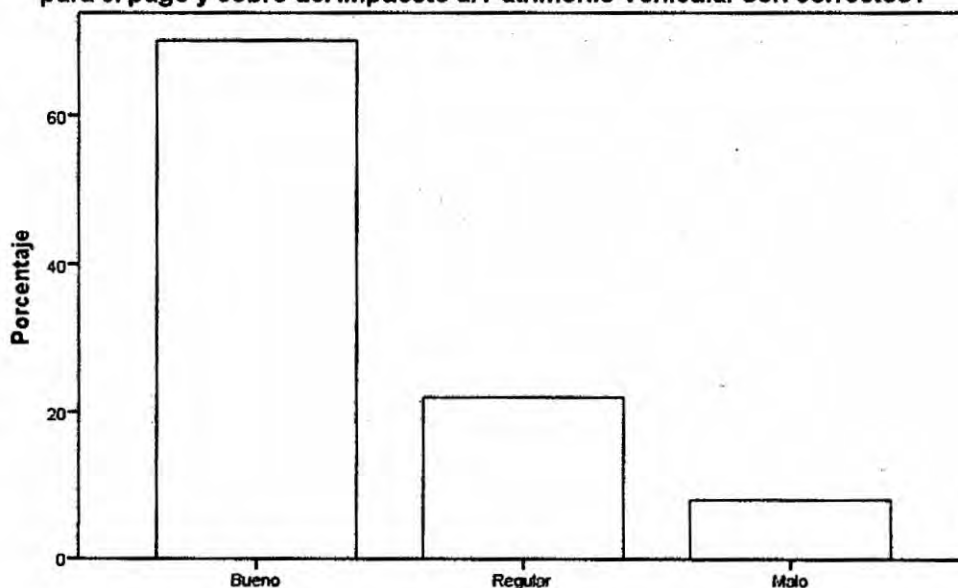
El resultado fue el siguiente: Se apreció que 35 encuestados que representan el 70% afirmaron que son buenos los lineamientos y procedimientos de por parte del Sat para el cobro de deudas; 11 encuestados que son el 22%,

consideraron que es regular las políticas de cobro y el 8% considero que malo las políticas y lineamientos de cobro por parte del Sat. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.5
Considera Ud. ¿Qué los lineamientos y políticas que definen los procedimientos para el pago y cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular son correctos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Bueno	35	70,0	70,0	70,0
Regular	11	22,0	22,0	92,0
Malo	4	8,0	8,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Considera Ud. ¿Qué los lineamientos y políticas que definen los procedimientos para el pago y cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular son correctos?



De acuerdo a la **sexta pregunta** **Considera Ud. ¿Qué los lineamientos y políticas que definen los procedimientos para el pago y cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular son correctos?**

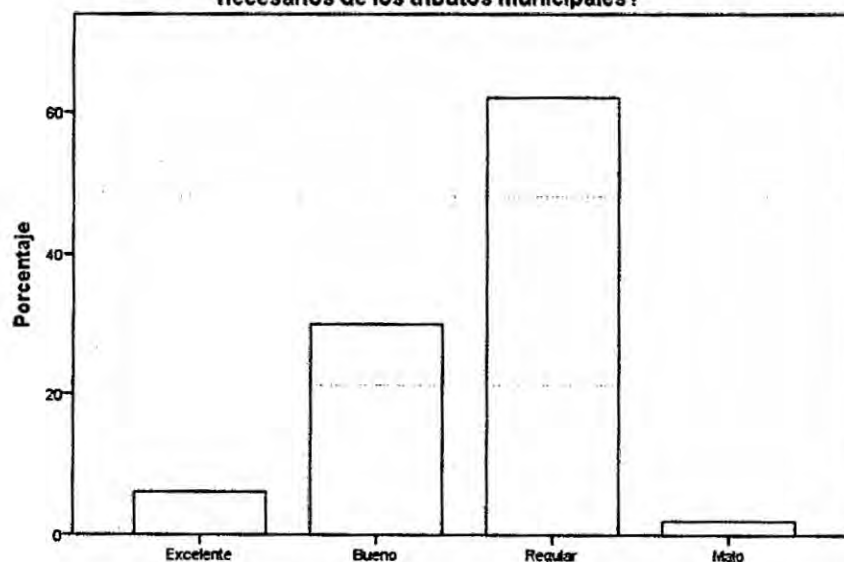
El resultado fue el siguiente: Se apreció que 15 encuestados que representan el 30% afirmaron que el personal del Sat tiene los conocimientos necesarios;

31 encuestados que son el 62%, consideraron que es regular el conocimiento con respecto a los tributos municipales del personal del SAT y el 2% considero que malo. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.6.
Considera Ud. ¿Qué el personal encargado SAT tiene los conocimientos necesarios de los tributos municipales?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Excelente	3	6,0	6,0	6,0
	Bueno	15	30,0	30,0	36,0
	Regular	31	62,0	62,0	98,0
	Malo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Considera Ud. ¿Qué el personal encargado SAT tiene los conocimientos necesarios de los tributos municipales?



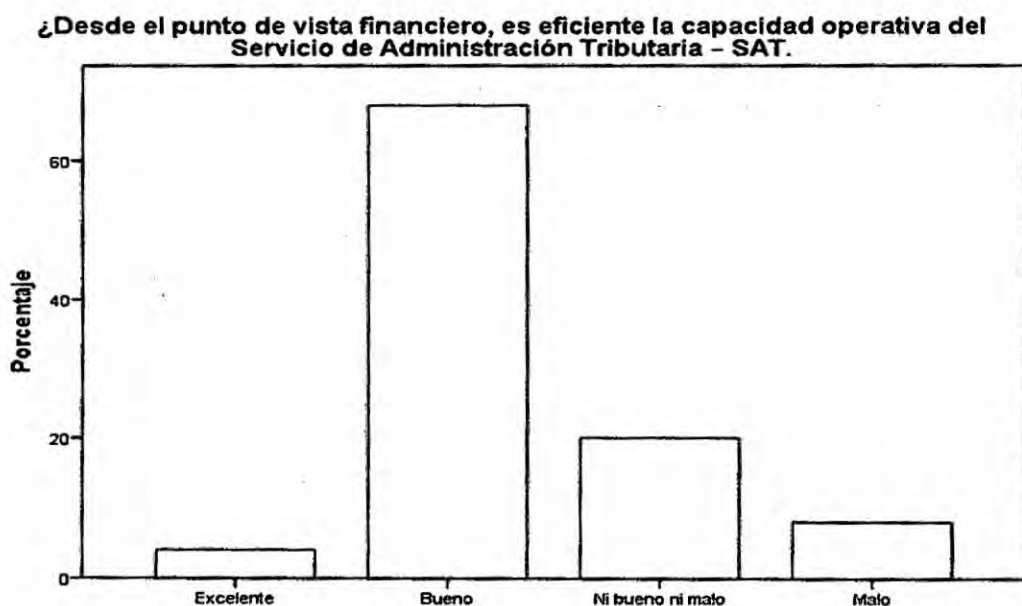
De acuerdo a la séptima pregunta **Considera Ud.**

¿Desde el punto de vista financiero, es eficiente la capacidad operativa del Servicio de Administración Tributaria – SAT.?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 34 encuestados que representan el 68% afirmaron que financieramente es eficiente la capacidad operativa del Sat; 10 encuestados que son el 20%, consideraron que no es ni bueno ni malo y el 8% considero que es mala su eficiencia operativa. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.7
¿Desde el punto de vista financiero, es eficiente la capacidad operativa del Servicio de Administración Tributaria – SAT.?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Excelente	2	4,0	4,0	4,0
Bueno	34	68,0	68,0	72,0
Ni bueno ni malo	10	20,0	20,0	92,0
Malo	4	8,0	8,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	



De acuerdo a la octava pregunta Considera Ud.

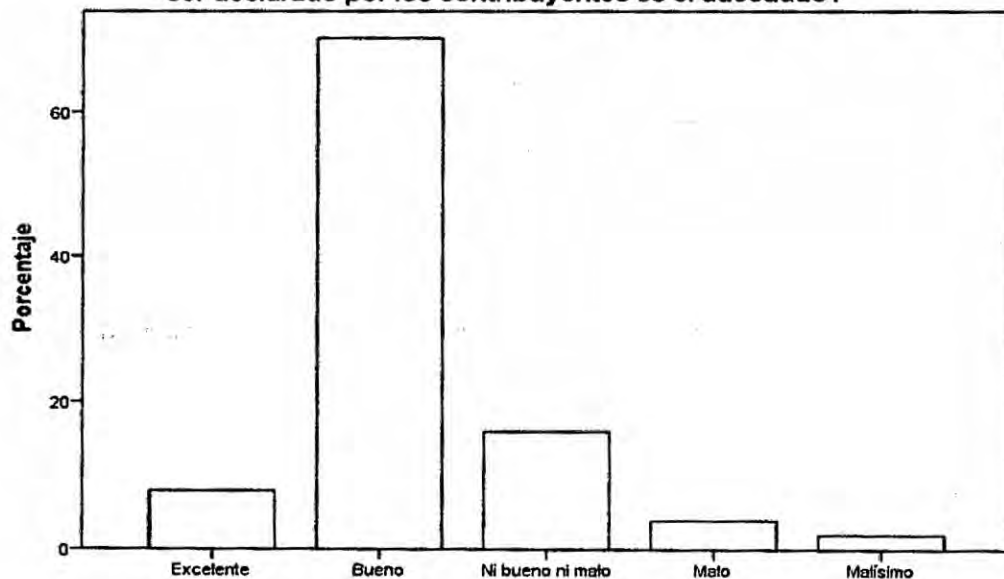
¿Los requisitos estipulados en la Ley del Impuesto al Patrimonio Vehicular para ser declarado por los contribuyentes es el adecuado?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 35 encuestados que representan el 70% afirmaron que los requisitos que solicita el Sat para declarar su vehículo, los son adecuados; 8 encuestados que son el 16%, consideraron que no es ni bueno ni malo y el 4% considero que malo o tiene alguna ineficiencia. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.8
¿Los requisitos estipulados en la Ley del Impuesto al Patrimonio Vehicular para ser declarado por los contribuyentes es el adecuado?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Excelente	4	8,0	8,0	8,0
Bueno	35	70,0	70,0	78,0
Ni bueno ni malo	8	16,0	16,0	94,0
Malo	2	4,0	4,0	98,0
Malísimo	1	2,0	2,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

¿Los requisitos estipulados en la Ley del Impuesto al Patrimonio Vehicular para ser declarado por los contribuyentes es el adecuado?



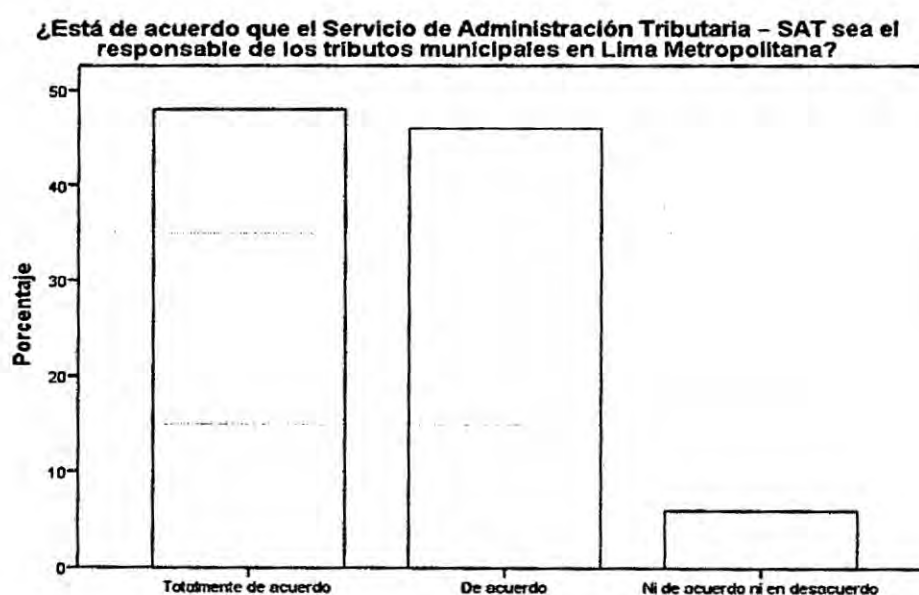
De acuerdo a la novena pregunta Considera Ud.

¿Está de acuerdo que el Servicio de Administración Tributaria – SAT sea el responsable de los tributos municipales en Lima Metropolitana?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 24 encuestados que representan el 48% afirmaron que están totalmente de acuerdo a que el Sat sea el responsable de que recaude los tributos municipales de Lima Metropolitana; 46% de encuestados se considera de acuerdo y el 6%, consideraron que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.9
¿Está de acuerdo que el Servicio de Administración Tributaria – SAT sea el responsable de los tributos municipales en Lima Metropolitana?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	24	48,0	48,0	48,0
De acuerdo	23	46,0	46,0	94,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	6,0	6,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	



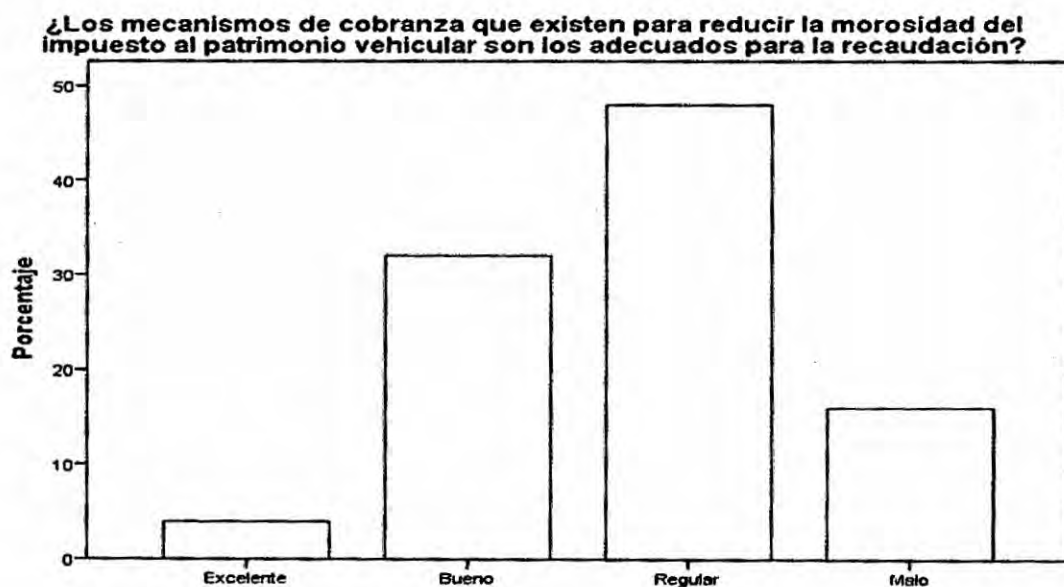
De acuerdo a la décima pregunta Considera Ud.

¿Los mecanismos de cobranza que existen para reducir la morosidad del impuesto al patrimonio vehicular son los adecuados para la recaudación?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 16 encuestados que representan el 32% afirmaron que son buenos los mecanismos de para la cobranza de la morosidad del impuesto al patrimonio vehicular; 48% de encuestados se considera que son regulares dichos mecanismos y el 16%, consideraron que son malos. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.10
¿Los mecanismos de cobranza que existen para reducir la morosidad del impuesto al patrimonio vehicular son los adecuados para la recaudación?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Excelente	2	4,0	4,0	4,0
	Bueno	16	32,0	32,0	36,0
	Regular	24	48,0	48,0	84,0
	Malo	8	16,0	16,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	



De acuerdo a la undécima pregunta Considera Ud.

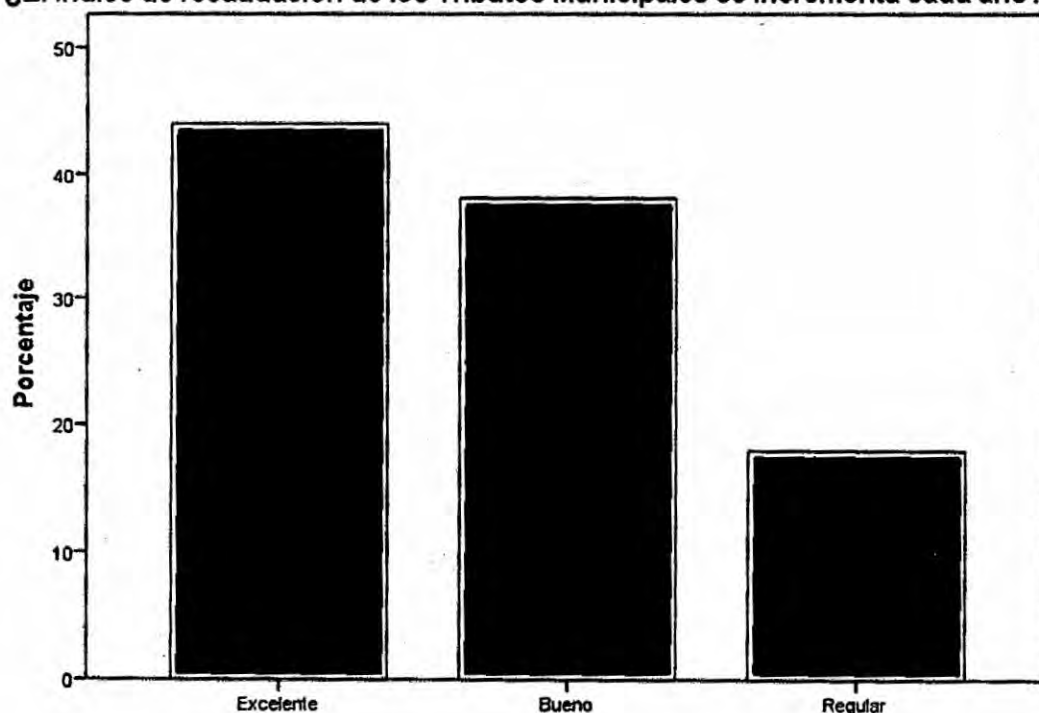
¿El índice de recaudación de los Tributos Municipales se incrementa cada año?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 22 encuestados que representan el 44% afirmaron que es excelente el índice de recaudación de los tributos municipales por que se incrementan cada año; 38% que representa de los encuestados considera que son buenos y 18% que es regular dichos incrementos. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.11
¿El índice de recaudación de los Tributos Municipales se incrementa cada año?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Excelente	22	44,0	44,0	44,0
Bueno	19	38,0	38,0	82,0
Regular	9	18,0	18,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

¿El índice de recaudación de los Tributos Municipales se incrementa cada año?



De acuerdo a la duodécima pregunta Considera Ud.

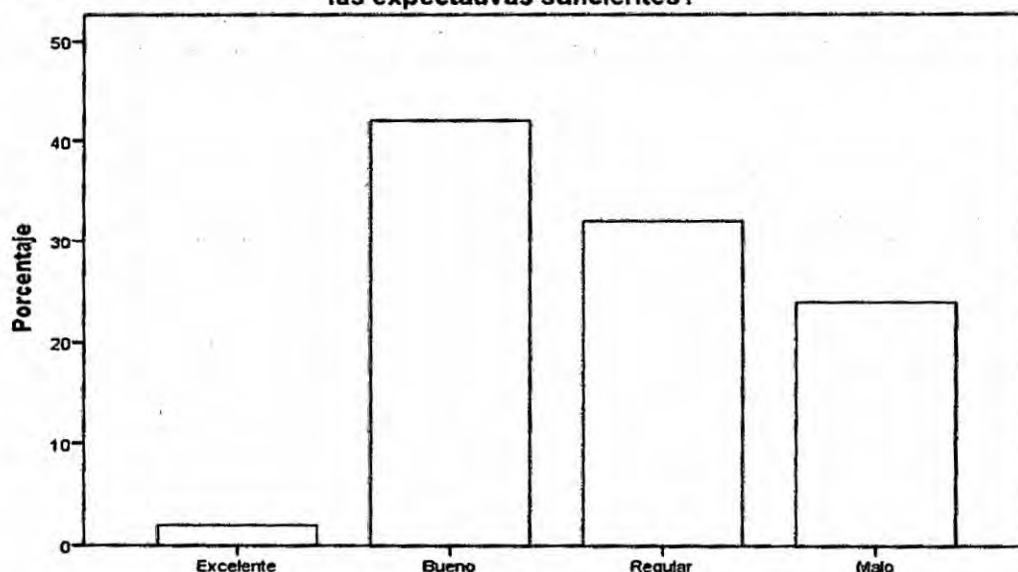
¿El área de fiscalización del Servicio de Administración Tributaria – SAT cubre las expectativas suficientes?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 21 encuestados que representan el 42% afirmaron que es bueno el área de fiscalización cubre las expectativas del Sat; 16 encuestados que son el 32%, consideraron que es regular, 12 encuestados constituyen el 24 %, consideran que es mala el área de fiscalización del Sat. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.12.
¿El área de fiscalización del Servicio de Administración Tributaria – SAT cubre las expectativas suficientes?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Excelente	1	2,0	2,0	2,0
Bueno	21	42,0	42,0	44,0
Regular	16	32,0	32,0	76,0
Malo	12	24,0	24,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

¿El área de fiscalización del Servicio de Administración Tributaria – SAT cubre las expectativas suficientes?



De acuerdo a la decimotercera pregunta Considera Ud.

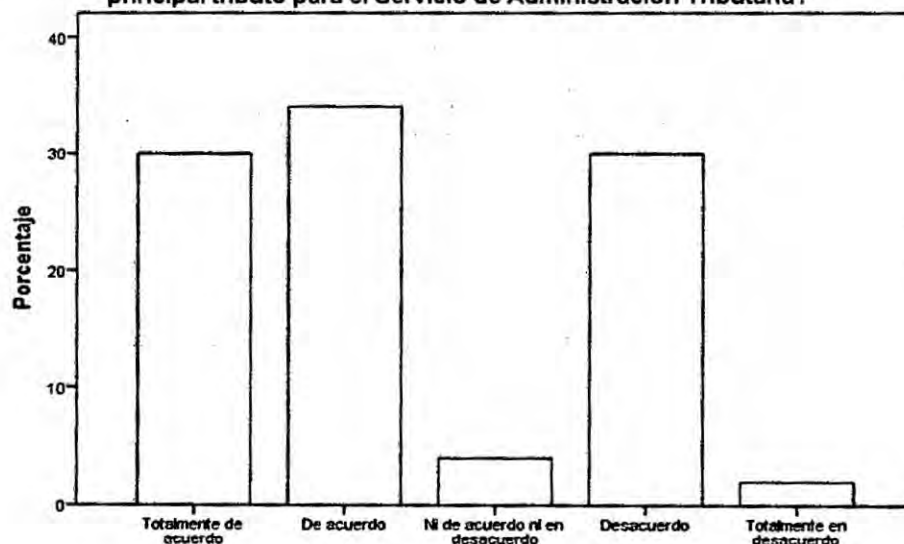
¿Qué el impuesto al Patrimonio Vehicular se ha convertido en el principal tributo para el Servicio de Administración Tributaria?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 15 encuestados que representan el 30% afirmaron que están totalmente de acuerdo que el impuesto al patrimonio vehicular se ha convertido en principal tributo del Sat; 17 encuestados que son el 34%, consideraron que están de acuerdo, 15 encuestados constituyen el 30 %, consideran que es otro impuesto el principal tributo. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.13
Considera Ud. ¿Qué el impuesto al Patrimonio Vehicular se ha convertido en el principal tributo para el Servicio de Administración Tributaria?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	15	30,0	30,0	30,0
De acuerdo	17	34,0	34,0	64,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	4,0	4,0	68,0
Desacuerdo	15	30,0	30,0	98,0
Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Considera Ud. ¿Qué el impuesto al Patrimonio Vehicular se ha convertido en el principal tributo para el Servicio de Administración Tributaria?



De acuerdo a la decimocuarta pregunta Considera Ud.

¿Los mecanismos que incentivan el pago voluntario del Impuesto al Patrimonio Vehicular son los apropiados?

El resultado fue el siguiente: Se apreció que 40 encuestados que representan el 80% afirmaron que son buenos los mecanismos para incentivar los pagos voluntarios. 4 encuestados que son el 8%, consideraron que los incentivos no son ni buenos ni malos, 1 encuestados constituyen el 2%, consideran que son malísimos los incentivos. Los resultados que se obtuvieron son:

Tabla 5.3.14.
¿Los mecanismos que incentivan el pago voluntario del Impuesto al Patrimonio Vehicular son los apropiados?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Excelente	1	2,0	2,0	2,0
Bueno	40	80,0	80,0	82,0
Ni bueno ni malo	4	8,0	8,0	90,0
Malo	4	8,0	8,0	98,0
Malísimo	1	2,0	2,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

¿Los mecanismos que incentivan el pago voluntario del Impuesto al Patrimonio Vehicular son los apropiados?

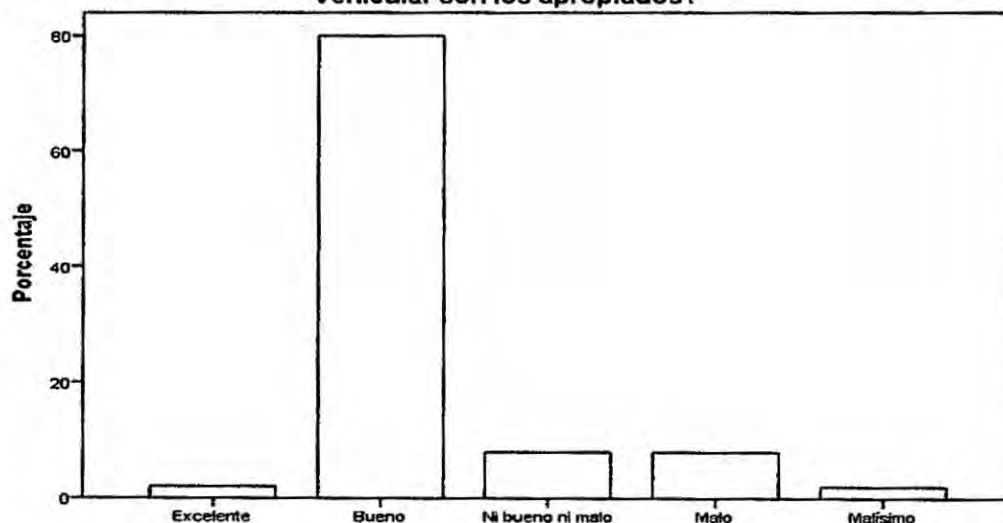


Tabla 5.4.

**RELACIÓN ENTRE EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR
Y EL NIVEL DE MOROSIDAD (PRUEBA CHI- CUADRADO)**

	Valor	Sig. Asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	6, 857 ^a	,019
N° de casos válidos	50	

Fuente: Elaboración propia por datos de la encuesta realizada en el Servicio de Administración Tributaria.

El Nivel de Morosidad incide en la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Se puede verificar a través de la prueba estadística Chi-cuadrado cuyo valor fue 6,857 y $p = 0,019 < \alpha = 0,05$; es decir, el incumplimiento del Principio de Causalidad tiene relación con la limitación de la deducción de los gastos de atención al cliente.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES

Una vez finalizado el proceso de investigación mediante la aplicación del análisis e interpretación de la información recabada, se identificó una serie de conclusiones, las cuales surgieron del cumplimiento de los objetivos planteados.

Se ratifica a través de las pruebas metodológicas que el Impuesto Vehicular repercute considerablemente a la recaudación del Sistema Tributario Municipal de Lima, comprobando la hipótesis planteada en el presente trabajo de investigación. Por ello el impuesto al patrimonio vehicular se ha convertido en el más importante tributo municipal de la Municipalidad de Lima, y eso debe a que de los 912.8 millones de nuevos soles en el año 2014 que recaudo el Servicio de Administración Tributaria (Sat); solo el impuesto al Patrimonio Vehicular con sus 223.9 millones de soles represento el 24.44% de dicha recaudación total, además que en deuda emitida para el año 2014 se pudo recaudar el 93.2% siendo el año más efectivo en la recaudación de dicho impuesto; teniendo un impacto significativo en la cobranza del Sistema Tributario Municipal de Lima.

Es importante resaltar que la encuesta determino que el personal que conforma el servicio de Administración Tributaria no es el adecuado y esto se debe a la falta de capacitaciones permanentes. Es imprescindible que las personas que atiendan al público tengan conocimiento de los tributos, con la finalidad de poder absolver cualquier interrogante que puedan formularles los contribuyentes.

Podemos concluir además que debido a la gestión que cumple el servicio de Administración Tributaria con sus diferentes políticas de cobranza según la investigación realizada un contribuyente cumplirá con sus obligaciones en la medida en que perciba que la probabilidad de ser detectado y castigado es suficientemente alta como para disuadirlo, pues de lo contrario buscará una mayor utilidad eligiendo no pagar.

Se concluye además que la creación del Servicio de Administración Tributaria (SAT) ha sido una de las mejores ideas concebidas en lo que respecta a Administraciones Tributarias de Gobiernos Provinciales; ya que logra incrementar la recaudación en forma significativa, tratando de reducir a cero los niveles de corrupción; intentando un eficiente desarrollo de los procedimientos de trabajo interno y de atención de requerimientos de los contribuyentes por ello la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular es más eficiente cada año.

CAPITULO VII

RECOMENDACIONES

Con el propósito de dar continuidad al trabajo de investigación realizado sugiero a las diferentes Municipalidades Provinciales, en Lima el encargado de dicho cobro es el Servicio de Administración Tributaria (SAT) ente recaudador de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Se debe dar la debida importancia al cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular e impulsar la debida importancia a su cobranza ya que este impuesto tiene la ventaja de que es transparente, su administración resulta poco costosa, la recaudación es eficiente y es bien comprendido por los contribuyentes, por ello la presente investigación puede servir de parámetro a las distintas entidades Municipales Provinciales en la cobranza del Impuesto al patrimonio Vehicular debido a lo importante que se ha vuelto su recaudación.

Nos permitimos enunciar las siguientes recomendaciones:

Se recomienda al Servicio de Administración Tributaria (SAT) ente recaudador de la Municipalidad Metropolitana de Lima realizar los esfuerzos necesarios para seguir alcanzando una óptima cobranza tributaria municipal cumpliendo con cabalidad las ordenanzas y fortaleciendo la conciencia tributaria en los ciudadanos con campañas informativas en los diferentes canales de información masiva (radio, televisión, redes sociales); ya que sus gestiones influyen en el desarrollo de los gobiernos municipales.

Además generar políticas que ayuden al mejoramiento de la cultura tributaria, y seguir obteniendo el nivel de eficacia en la recaudación del Impuesto al

Patrimonio Vehicular; para ello, se debe contar estrategias e innovaciones de ejecución de cobranza.

Se recomienda a Los colaboradores del Servicio de Administración Tributaria (SAT) de la Municipalidad Metropolitana de Lima que deberían capacitar y concientizar acerca de la importancia de crear nuevas prácticas en los procesos de recaudación y fiscalización de manera eficiente, a través de cursos de actualización y perfeccionamiento en materia de Tributación Municipal para que se pueda lograr una eficiente recaudación. Por ello sugerimos a los Gobiernos Municipales la contratación de personal idóneo y que a su vez sea constantemente capacitado ya que incidiría en una buena gestión de recaudación tributaria para poder obtener una disminución en la morosidad del Impuesto al Patrimonio Vehicular y los demás cobros que competan con la recaudación tributaria municipal.

Así mismo se le recomienda al Servicio de Administración Tributaria (SAT) ente recaudador de la Municipalidad Metropolitana de Lima y a otras entidades Municipales Provinciales a elaborar convenios entre sí, con la finalidad de poder orientar, recaudar y ejecutar las cobranzas coercitivas del Impuesto al Patrimonio Vehicular desde cualquier parte del país para obtener diversos canales de pago , un servicio de atención descentralizada y optimo; pudiendo reducir considerablemente la evasión de dicho impuesto y su incumplimiento de pago.

Se recomienda también a los gobiernos locales y provinciales copiar o guiarse del modelo del Servicio de Administración Tributaria (SAT), sus estrategias administrativas de cobranza, como se optimizan en pro de una mejora en la

eficiencia de la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular u otros cobros municipales. Ya que esto requiere de un esfuerzo de todo el equipo del Servicio de Administración Tributaria (SAT), para la unificación de criterios y sistematización del trabajo que se va a realizar, tanto por el proceso de la planificación de los objetivos, de los recursos a utilizar y de las estrategias para la retroalimentación y evaluación.

CAPITULO VIII

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- BERNAL TORRES Cesar Augusto (2006) Metodología de la investigación, Naucalpan México.
- Bernal Torres Cesar Augusto (2000) Metodología de la investigación para administración y economía, Santa Fe de Bogotá D.C. Bogotá
- Caballero, A. Metodología integral innovadora para planes y tesis. Lima. Instituto metodológico Alencaro. 2011.
- Caballero Bustamante (2011). Manual Tributario 2011, Ediciones Caballero Bustamante SAC, San Borja Lima-Perú, 2011. Guerrero Rumaldo, E. (2009). El impuesto Predial en el Perú
- Caballero Urdiales, Emilio. Los ingresos tributarios del sector público de México. Editorial UNAM, 2006,
- Constitución Política del Perú. Primera edición, Lima, 1993.
- Editorial Alianza. "Diccionario de Economía y Finanzas". Primera Edición. 1994.
- Estela Benavides Manuel. "El Perú y la Tributación". SUNAT. Gerencia de Comunicaciones e Imagen Institucional. 2002
- Hernández, R., Fernández, C y Baptista, P. Metodología de la investigación. México. McGraw-Hill/Interamericana Editores S.A. 2006.
- Lecompte, M.D. Un matrimonio conveniente: diseño de investigación cualitativa y estándares para la evaluación de programas. Boulder. 1995.
- Smith, K y Kinsey, K. (1987).understanding taxpaying behavior: A conceptual Framework with Implications for Research. Law y Society review, 21(4): 639-663

- Stracuzzi, P. & Pestana M. Metodología de la investigación cuantitativa. 2006
- Valdivia Velarde Eduardo. "El Sistema Tributario Peruano y su Capacidad de Captación de Recursos 1967-1977". Universidad del Pacífico. Lima 1978.
- Vega Carreazo, Rudecindo, Descentralización y gobiernos locales: Temas de gestión municipal I, Editor Asociación Civil Transparencia, 2000.
- Villegas, H. (2002). Curso de finanzas, derecho financiero y tributario. (8a. ed.) Argentina: Astrea

TESIS

- Venezuela, Guerrero Contreras Yineidi Rosana (2010), "Análisis de la Estructura Tributaria como fuente de ingresos propios en el Municipio Tovar del Estado Mérida";
- México, Martínez, S. (2000), "Los Controles de Patente Vehicular en el Municipio Zapala"
- Perú. Torres Tello Samuel (2005). Diagnóstico de la Gestión Municipal alternativas para el desarrollo. Documento de Trabajo. Ministerio de Economía y Finanzas.
- Venezuela, Linares, J. (2005), Estrategias Generales Para Mejorar La Recaudación del Impuesto Sobre Patente De Vehículo;
- Venezuela, Maldonado, E. (2002). Estudio comparativo de la patente vehicular en los Municipio Libertador; campo Elfas y Santo Marquina del estado Mérida en el período 2000;
- Venezuela, Brito, Miguel - Stewart, Tiffany, (2013), "Análisis del Procedimiento en la Recaudación del Impuesto sobre Patente de Vehículo";

REVISTAS

CHAPARRO LUY, Aldo. Op. cit.; pp. 22 y 23. (21) ALVA MATEUCCI, Mario.

Reflexiones sobre el Impuesto Vehicular. Primera Parte. En: Análisis Tributario. Lima: marzo 2002. p. 35.

Informativo Caballero Bustamante (2007), Manual Tributario 2007, Lima Perú.

Revista Análisis Tributario (ISSN 2074-109X), N° 249, AELE, octubre de 2008, págs. 8 a 13.

PAGINAS WEB

Página web de SUNAT: <http://www.sunat.gob.pe/>

Página web de SAT: www.sat.gob.pe

Página web de SUNARP: www.sunarp.gob.pe

Página web de MEF: www.mef.gob.pe

ANEXOS

ANEXOS I

MATRIZ DE CONSISTENCIA

**“EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR
Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA
TRIBUTARIO MUNICIPAL”**

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA	VARIABLES E INDICADORES
<p><u>Problema General</u></p> <p>¿De qué manera el Impuesto al Patrimonio Vehicular, incide en el Sistema Tributario Municipal de Lima?</p>	<p><u>Objetivo general</u></p> <p>Determinar cuánto genera el Impuesto al Patrimonio vehicular en la Recaudación del Sistema Tributario Municipal.</p>	<p><u>Hipótesis general</u></p> <p>El Impuesto al Patrimonio Vehicular incide significativamente en el Sistema Tributario Municipal de Lima</p>	<p><u>Tipo de investigación</u></p> <p>Por la manera como se ha planteado el estudio, el tipo de investigación es una investigación aplicada.</p>	<p>Variable Independiente (VI)</p> <p>Impuesto al Patrimonio Vehicular</p> <p>X1: Número de Contribuyentes Registrados en el Sat.</p>
<p><u>Problemas específicos</u></p> <p>¿En qué medida representan los ingresos en el sistema tributario municipal lo recaudado por el impuesto al patrimonio vehicular?</p> <p>¿En qué medida afecta si se incrementa el incumplimiento de pago del impuesto al patrimonio vehicular por parte de los contribuyentes?</p> <p>¿En qué medida la omisión de la declaración o descargo reducirían los ingresos del sistema tributario municipal?</p>	<p><u>Objetivos específicos</u></p> <p>Determinar de qué manera incide el cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular en el Sistema Tributario Municipal.</p> <p>Determinar la evolución en la cobranza del Impuesto al Patrimonio Vehicular con respecto a los otros tributos municipales.</p>	<p><u>Hipótesis específicas</u></p> <p>El Impuesto al Patrimonio Vehicular genera parte considerable en la recaudación del Sistema Tributario Municipal.</p> <p>El impuesto al Patrimonio Vehicular recauda lo proyectado en las metas del Municipio.</p>	<p><u>Diseño de la investigación</u></p> <p>La investigación aplicará básicamente el método descriptivo a través de técnicas más típicas como la encuesta, entrevista y análisis de registro documental. El diseño corresponde a la investigación no experimental.</p>	<p>X2: Recaudación por el Impuesto al patrimonio Vehicular.</p> <p>X3: Nivel de morosidad en el Impuesto al Patrimonio Vehicular.</p> <p>X4: Número de vehículos capturados.</p> <p>X5: Detección de omisos.</p> <p>Variable Dependiente (VD)</p> <p>Sistema Tributario Municipal</p> <p>Y1: Los Tributos Municipales.</p> <p>Y2: Eficacia del SAT.</p> <p>Y3: La Recaudación total de los Tributos Municipales.</p> <p>Y4: Nivel de Morosidad de los Tributos Municipales.</p> <p>Y5: Cobro de Multas Tributarias.</p>

ANEXO II

CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN “EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL”

Nombres y Apellidos: _____
Edad: _____
Sexo: _____
Nivel Académico: Estudiante _____ Bachiller: _____ Titulado: _____
Profesión: _____

Años de labor en la Institución:

1 a 2 años: _____ 2 a 3 años: _____ 3 a 4 años: _____ 4 a 5 años: _____
5 a 6 años: _____ 6 a 7 años: _____ 7 a 8 años: _____ 8 a 9 años: _____
10 o más años: _____

El presente cuestionario pretende conocer la opinión que tiene usted acerca “**EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y LA REPERCUSIÓN EN EL SISTEMA TRIBUTARIO MUNICIPAL**”. La participación es totalmente voluntaria, por lo que le rogamos la máxima sinceridad.

El tratamiento de los datos que aquí figuren será confidencial y únicamente con fines de investigación, por lo que no se facilitarán a ninguna persona u organización ajena a la misma...

INSTRUCCIONES: A continuación se presenta una serie de preguntas. Por favor respóndalas de acuerdo a lo solicitado.

CUESTIONARIO

01.- ¿Considera usted que el contenido de la Ley del Impuesto al Patrimonio Vehicular, es el más adecuado para el Sistema Tributario Municipal del Perú?

- Totalmente Adecuado
- Adecuado
- Ni Adecuado Ni Inadecuado
- Inadecuado
- Totalmente Inadecuado

2.- ¿La estructura organizacional del Servicio de Administración Tributaria (SAT) se ajusta a la realidad de la Municipalidad de Lima Metropolitana?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

3.- ¿Considera Ud. que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) cumple con informar y comunicar de manera correcta y oportuna el Impuesto al Patrimonio Vehicular?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

4.- Para UD. ¿El Servicio de Administración Tributaria (SAT) ha sido operativamente eficiente en el cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

5.- ¿Los operativos de secuestro conservativo en forma de retención fortalecen los niveles de recaudación?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

6.- Considera usted ¿Que los lineamientos y políticas que definen los procedimientos para el pago y cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular son los correctos?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

7.- Considera Ud. ¿Que el personal encargado (SAT) tiene los conocimientos necesarios de los tributos municipales?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

8.- Desde el punto de vista financiero, ¿Es eficiente la capacidad operativa del Servicio de Administración Tributaria (SAT)?

- Excelente
- Bueno
- Ni bueno ni malo
- Malo
- Malísimo

9.- ¿Los requisitos estipulados en la Ley del Impuesto al Patrimonio Vehicular para ser declarado por los contribuyentes es el adecuado?

- Excelente
- Bueno
- Ni bueno ni malo
- Malo
- Malísimo

10.- ¿Está de acuerdo que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) sea el responsable de los Tributos Municipales en Lima Metropolitana?

- Totalmente de Acuerdo
- De Acuerdo
- Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo
- Desacuerdo
- Totalmente en Desacuerdo

11.- ¿Existen mecanismos adecuados de cobranza para reducir la morosidad en la recaudación de los Tributos Municipales?

- Totalmente de Acuerdo
- De Acuerdo
- Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo
- Desacuerdo
- Totalmente en Desacuerdo

12.- ¿El índice de recaudación de los Tributos Municipales se incrementa cada año?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

13.- ¿El área de fiscalización del Servicio de Administración Tributaria (SAT) cubre las expectativas suficientes?

- Excelente
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

14.- Considera Ud. ¿Que el impuesto al Patrimonio Vehicular se ha convertido en el principal Tributo para el Servicio de Administración Tributaria?

- Totalmente de Acuerdo
- De Acuerdo
- Ni de Acuerdo ni en Desacuerdo
- Desacuerdo
- Totalmente en Desacuerdo

15.- ¿Los mecanismos que incentivan el pago voluntario del Impuesto al Patrimonio Vehicular son los apropiados?

- Excelente
- Bueno
- Ni bueno ni malo
- Malo
- Malísimo

Consideraciones acerca del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Dra. Sandra Rojas Novoa
Miembro del Staff Interno de la Revista
Actualidad Empresarial

1. Introducción

Entre los impuestos municipales uno de los que resulta de mayor aplicación a nivel de personas naturales y jurídicas es el Impuesto a la Propiedad Vehicular el cual grava la propiedad de los vehículos contemplados dentro del ámbito de aplicación de la Ley de Tributación Municipal y cuyo pago puede ser realizado al contado o de manera fraccionada en cuotas trimestrales.

Precisamente, en caso de haber optado por el pago fraccionado y con ocasión de estar próximo el vencimiento de la tercera cuota del Impuesto, en el presente informe se explicarán los aspectos a tener en cuenta acerca de la aplicación del mismo, la forma en que debe procederse a su determinación, incluyendo dos casos prácticos sobre el cálculo del Impuesto a pagar, así como un análisis sobre las consecuencias que puede originar la adquisición de vehículos a través de un Contrato de Arrendamiento Financiero, mecanismo que, permite la obtención de propiedad de los bienes al ejercer la opción de compra al término del contrato.

2. Marco normativo

- Artículos 30 al 37 del Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo N.º 156-2004-EF, publicado con fecha 15 de noviembre de 2004
- Dictan normas referidas a la aplicación del Impuesto al Patrimonio Vehicular por parte de la Administración Municipal, aprobada por Decreto Supremo N.º 022-94-EF, publicado con fecha 29 de marzo de 2004.
- Tabla de Valores Referenciales de Vehículos para efecto de determinar la base imponible del Impuesto al Patrimonio Vehicular del ejercicio 2007, aprobada por Resolución Ministerial N.º 012-2007-EF, publicado con fecha 20 de enero de 2007.
- Ley de Arrendamiento Financiero, aprobada por el Decreto Legislativo N.º 299 de fecha 29 de julio de 1984.
- Código Civil aprobado por el Decreto Legislativo N.º 295 de fecha 25 de julio de 1984.

3. Definición del Impuesto

Dentro de la clasificación de tributos realizada por Gerardo Ataliba¹ se define al impuesto en general como un tributo no vinculado, toda vez que su hipótesis de incidencia es un hecho o actividad cualquiera no consistente en una actuación estatal (como si ocurre en el caso de las tasas o contribuciones, que son clasificados como tributos vinculados).

Otra característica de los tributos no vinculados es el hecho que existe independencia entre la obligación de pagar el impuesto y la actividad que el Estado desarrolla con el producto de dicho pago, la misma que puede o no vincularse con el contribuyente.²

Por lo tanto, podemos establecer que el Impuesto a la Propiedad Vehicular cons-

tituye un tributo no vinculado en la medida que no existe contraprestación directa al contribuyente por parte del Estado.

4. Ámbito de aplicación

El Impuesto al Patrimonio Vehicular grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus, con una antigüedad no mayor de tres años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción registral.

5. Vehículos que se encuentran afectos al impuesto

Se encuentran afectos al pago del impuesto los siguientes vehículos:

Tipo de Vehículo	Descripción
Automóvil	Vehículo automotor para el transporte de personas, hasta de 6 asientos y excepcionalmente hasta de 9 asientos, considerados como de las categorías: - A1- menos de 1,050 cc - A3- de 1,501 a 2,000 cc - A2- de 1,050 a 1,500 cc - A4- más de 2000 cc
Camioneta	Vehículo automotor para el transporte de personas y de carga, cuyo peso bruto vehicular hasta de 4,000 kgs. considerados como de las categorías B1.1, B1.2, B1.3, B1.4
Station Wagon	Vehículo automotor derivado del automóvil que al revatir los asientos posteriores, permite ser utilizado para el transporte de carga liviana, considerados como de las categorías A1, A2, A3, A4 y C.
Camión	Vehículo automotor para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular igual o mayor a 4,000 kgs. Puede incluir una carrocería o estructura portante.
Bus/Ómnibus	Vehículo automotor para el transporte de personas, con un peso bruto vehicular que exceda a 4,000 kgs. Se considera incluso a los vehículos articulados especialmente contruidos para el transporte de pasajeros.

6. Sujeto pasivo

Se considera sujeto pasivo a las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos señalados en el punto anterior.

El carácter de sujeto obligado se atribuirá con arreglo a la situación jurídica configurada al 1 de enero del año a que corresponde la obligación tributaria.

Asimismo, cuando se efectúe cualquier transferencia, el adquirente asumirá la condición de contribuyente a partir del 1 de enero del año siguiente de producido

el hecho, en este caso, el vendedor tendrá hasta el último día hábil del mes siguiente de producida la transferencia para cumplir con presentar una declaración jurada de descargo y para efectuar el pago del impuesto por todo el año en que se produjo dicha transferencia³.

Es de observarse que se hace referencia explícita a que el obligado al pago del impuesto es el propietario del vehículo, es decir, quien tiene el dominio sobre el bien y éste mantendrá dicha obligación en tanto no se transfiera la propiedad del vehículo, adquiriendo el nuevo propietario la condi-

¹ Gerardo Ataliba. «Hipótesis de Incidencia». Editorial Instituto Peruano de Derecho Tributario. Lima-Perú, p. 153.

² Villegas B. Héctor. «Curso de Finanzas, Derecho Financiero y Tributario». Editorial Depalma. Buenos Aires, Argentina, p. 78.

³ La Ley que restituye recursos a los Gobiernos Locales, aprobada por Ley N.º 27616 (29/12/01) incluyó la obligación por parte de los registradores y notarios de requerir a los transferentes de bienes el pago de los Impuestos Predial, de Alcabala y de Propiedad Vehicular en caso se transfirieran bienes gravados, a efectos de proceder al registro correspondiente.

ción de contribuyente al 1 de enero del año siguiente de realizada la transferencia.

Por ser un impuesto de periodicidad anual, los períodos afectos empezaran a computarse al año siguiente de la primera inscripción. Entonces en el año en el que se realizó la inscripción no se deberá pagar el impuesto, sino a partir del año siguiente.

Así, por ejemplo: El Sr. Homero Bernal Coronado es propietario de un vehículo automóvil que ha sido inscrito por primera vez en Registros Públicos el 25 de marzo de 2007, por tanto, conforme lo señala el artículo 30 del TUO de la Ley de Tributación Municipal, la afectación para el pago del Impuesto se daría a partir del año siguiente a su inscripción, debiendo efectuarse por tres años consecutivos, en este caso el pago del Impuesto se debería efectuar por los años 2008, 2009 y 2010.

No obstante, con fecha 15 de agosto de 2007, el Sr. Bernal transfiere la propiedad del vehículo a la Srta. Cristina Morales Córdoba.

En este caso, estando a que la calidad de contribuyente se configura al 1 de enero del año siguiente de realizada la primera inscripción, la Srta. Morales sería la contribuyente y, por tanto, la obligada al pago del Impuesto, ya que tendría la propiedad del vehículo al 1 de enero de 2008.

Por lo expuesto, podemos apreciar que no siempre la adquisición del vehículo genera la calidad de contribuyente y el pago del Impuesto, ya que como se vio en el ejemplo, el Sr. Bernal adquirió un vehículo sin haber tenido la calidad de contribuyente al haber realizado la transferencia a la Srta. Morales en el mismo año en que lo adquirió.

7. Sujeto activo

Es sujeto activo del impuesto el Municipio Provincial en cuya jurisdicción tenga su domicilio el propietario del vehículo.

8. Base imponible

La base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, de importación o de ingreso al patrimonio de los vehículos mencionados en el punto 5, valor que en ningún caso podrá ser menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando un valor de ajuste por antigüedad del vehículo⁴.

El valor de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio que se tomará en cuenta deberá constar en el comprobante de pago, declaración de importación o contrato de compraventa respectivamente.

En el caso de las transferencias sobre el vehículo que se realicen con posterioridad, la base imponible se obtendría de la comparación del valor de la tabla referencial con el valor de adquisición del vehículo, tomando el que resulte mayor para la aplicación de la tasa.

9. Tasa del impuesto

La tasa del impuesto equivale al 1% sobre el valor del vehículo. Asimismo, se establece que en ningún caso el pago podrá ser inferior al 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero de cada ejercicio gravable.

10. Obligación y oportunidad en que se presenta la declaración jurada

Los sujetos obligados deben observar los siguientes plazos para la presentación de la declaración jurada del impuesto:

- Anualmente, el último día hábil del mes de febrero, salvo que la municipalidad establezca una prórroga.

- Este supuesto es para la declaración de los autos usados ya que en el caso de los autos nuevos el plazo para la declaración es de treinta (30) días posteriores a la fecha de adquisición.

- Cuando se efectúe cualquier transferencia de dominio. En estos casos, la declaración jurada debe presentarse hasta el último día hábil del mes siguiente de producidos los hechos.

La presente declaración es para hacer de conocimiento de la Administración Tributaria que al siguiente período no se tendrá la condición de contribuyente y por tanto no se le deberá cobrar el impuesto.

- Cuando así lo determine la Administración Tributaria para la generalidad de contribuyentes y dentro del plazo que determine para tal fin.

11. Oportunidad y forma de pago del impuesto

El impuesto podrá cancelarse en las siguientes formas y fechas:

Forma de pago del impuesto	Plazo para realizar el pago
Al contado	Hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año
En forma fraccionada	Hasta en cuatro cuotas trimestrales: <ul style="list-style-type: none"> - La primera cuota deberá pagarse hasta el último día hábil del mes de febrero. - Las tres cuotas restantes serán pagadas hasta el último día hábil de los meses de mayo, agosto y noviembre, debiendo ser reajustadas de acuerdo a la variación acumulada del Índice de Precios al Por Mayor (IPM) que publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), por el período comprendido desde el mes de vencimiento de pago de la primera cuota y el mes precedente al pago.

12. Entidades inafectas al pago del impuesto

Se encuentran inafectos al pago del impuesto los vehículos de propiedad de:

- El Gobierno Central, las Regiones y las Municipalidades.
- Los Gobiernos Extranjeros y Organismos Internacionales.
- Entidades Religiosas.
- Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- Universidades y Centros Educativos, conforme a la Constitución.
- Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo.
- Los vehículos nuevos de pasajeros con antigüedad no mayor de tres años de

propiedad de las personas jurídicas o naturales, debidamente autorizadas por la autoridad competente para prestar servicio de transporte público masivo. La inafectación permanecerá vigente por el tiempo de duración de la autorización correspondiente.

13. Aplicación práctica para el cálculo del impuesto

Caso Práctico N.º 1

a) Pago del Impuesto Vehicular por persona jurídica

Planteamiento

La empresa «Milk» S.A tiene registrados como activos los siguientes vehículos de uso en sus actividades comerciales:

Vehículo	Marca	Modelo	Año de fab.	Mes/año de adquisic.	Inscripción Reg. Vehic.	Valor de adquis. N/S
Camioneta	Nissan	Pick up fiera CD gas	2004	Febrero 2004	Año 2004	60,000
Camioneta	Ford	Ranger XL 4x2 CS 2,5cc	2004	Mayo 2004	Año 2004	70,000
Auto	Toyota	Tercel SST	2005	Julio 2005	Año 2005	48,000

⁴ La tabla en referencia fue publicada por la Resolución Ministerial N.º 012-2007-EF-15 (20/01/07).

Los mencionados vehículos fueron registrados en la fecha de adquisición según los importes indicados.

Paso 1: Determinación de la base imponible

Recordemos que la base imponible del impuesto está consti-

tuida por el valor original de adquisición, de importación o de ingreso al patrimonio de los vehículos, valor que en ningún caso podrá ser menor a la tabla referencial aprobada por el Ministerio de Economía y Finanzas (Resolución Ministerial N.º 012-2007-EF).

Vehículo	Marca	Modelo	Año de fab.	Tabla	Categoría	Valor según tabla	Valor de adquisición
Camioneta	Nissan	Pick up fiera CD gas	2004	VI	B1.1, B1.2, B1.3, B1.4.	65,410	60,000
Camioneta	Ford	Ranger XL 4x2 CS 2,5cc	2004	VI	B1.1, B1.2, B1.3, B1.4.	42,470	70,000
Auto	Toyota	Tercel SST	2005	III	A-2	30,210	48,000

Paso 2: Determinación del Impuesto

En este punto procederemos a sumar las bases imponibles, aplicando el importe mayor en cada tipo de vehículo:

Vehículo	Marca	Modelo	Base imponible	Impuesto 1%
Camioneta	Nissan	Pick up fiera CD gas	65,410	654
Camioneta	Ford	Ranger XL 4x2 CS 2,5cc	70,000	700
Auto	Toyota	Tercel SST	48,000	480
Total			183,410	1,834

En consecuencia, el sujeto obligado abonará como pago por el Impuesto Vehicular la cantidad de S/. 1,834.1 (Mil ochocientos treinta y cuatro con 00/100 Nuevos Soles), teniendo plazo para realizar dicho pago hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año, pudiendo realizar el pago al contado o en forma fraccionada hasta en cuatro cuotas trimestrales.

Paso 3: Tratamiento Contable

	DEBE	HABER
64 TRIBUTOS		1,834
646 Tributos a gob. locales		
646.2 Impto. Propiedad Vehic.		
40 TRIBUTOS POR PAGAR	1,834	
405 Gobiernos Locales		
405.2 Impto. Propiedad Vehic.		
<i>Por la provisión del Impuesto al Patrimonio Vehicular del año 2007</i>		

	DEBE	HABER
94 GASTOS ADMINISTRATIVOS	xxxx	
95 GASTOS DE VENTAS		xxxx
79 CARGAS IMPUTABLES A CTA. DE COSTOS		1,834
<i>Por el destino del gasto por Impto. Vehicular</i>		
40 TRIBUTOS POR PAGAR		1,834
405 Gobiernos Locales		
405.2 Impto. Propiedad Vehic.		
10 CAJA Y BANCOS		1,834
104 Cuentas corrientes		
<i>Por la cancelación del Impuesto Vehicular</i>		

Caso Práctico N.º 2

b. Pago del Impuesto Vehicular por persona natural

Planteamiento

El Sr. Giancarlo Motta Tanara ha adquirido un vehículo en el año 2007, el cual tiene las siguientes características:

Vehículo	Marca	Modelo	Año de fab.	Mes/año de adquisic	Inscripción Reg. Vehic.	Valor de adquis. N/S
Auto	Hyundai	Accent GT 3p	2006	enero 2007	enero 2007	60,000

Paso 1: Determinación de la base imponible

Realizando la comparación respectiva tenemos que:

Vehículo	Marca	Modelo	Año de fab.	Tabla	Categoría	Valor según tabla	Valor de adquisición
Auto	Hyundai	Accent GT 3p	2006	III	A-2	42,530	60,000

Paso 2 - Determinación del Impuesto

Siendo que el valor de adquisición es mayor al de la tabla referencial, el Impuesto del 1% se aplicará sobre el primero:

$$60,000 * 1\% = 600$$

En consecuencia, el sujeto obligado abonará como pago por el Impuesto Vehicular la cantidad de S/. 600 (Seiscientos con 00/100 Nuevos Soles), teniendo plazo para realizar dicho pago hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año, pudiendo realizar el pago al contado o en forma fraccionada hasta en cuatro cuotas trimestrales.

Habiendo visto los principales aspectos del Impuesto a la Propiedad Vehicular, a con-

tinuación se analizarán las consecuencias que origina la adquisición de los vehículos afectos al Impuesto a través de un Contrato de Arrendamiento Financiero, mecanismo que permite la obtención de bienes al ejercer la opción de compra al término del contrato, para lo cual se ofrecen unas nociones generales acerca del Contrato de Arrendamiento Financiero para luego pasar a analizar el fenómeno económico que se presenta por efecto de la traslación de la obligación de pago del Impuesto hacia el arrendatario.

14. Adquisición de vehículos a través del contrato de Arrendamiento Financiero

El Arrendamiento Financiero es aquel contrato financiero que tiene por objeto la

locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado.

La empresa o sociedad arrendadora deberá necesariamente ser una empresa bancaria, financiera o cualquier otra empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros, para operar de acuerdo a ley, comúnmente son los Bancos o Financieras los que operan este tipo de contratos, para acceder a los cuales debe existir una solicitud de financiamiento por parte del interesado, cuyo formato es preestablecido por cada entidad.

Es bajo este mecanismo que se facilita la adquisición de bienes por parte de las per-

sonas naturales o jurídicas sea para fines empresariales o particulares, para lo cual la entidad bancaria o financiera aprueba la solicitud y cede en uso los bienes al arrendatario, manteniéndose la entidad arrendadora como propietaria de los mismos hasta el término del contrato, momento en el cual puede ejercerse la opción de compra o proceder a la devolución de los bienes por parte del arrendatario.

El Contrato de Arrendamiento Financiero se encuentra regulado en el Decreto Legislativo N.º 299 y normas modificatorias, en el marco tributario se dispone que los bienes objeto de arrendamiento financiero se consideran activo fijo del arrendatario y se registrarán contablemente de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad. Asimismo, los activos adquiridos en virtud de este contrato pueden ser depreciados por el arrendatario de acuerdo a los porcentajes de depreciación contenidos en la tabla de depreciación del Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta o pueden ser objeto de una depreciación acelerada de cumplir con determinadas condiciones.

Con relación a la activación de los bienes por parte del arrendatario, debe entenderse que esto no significa que la propiedad de los bienes entregados en Arrendamiento Financiero se pierda a favor del arrendatario, sino que al activarse contablemente se permite deducir el monto de la depreciación como un beneficio para el arrendatario.

Propiedad sobre los bienes entregados en Arrendamiento Financiero

Conforme a las normas que regulan el Contrato de Arrendamiento Financiero, la locadora o entidad arrendadora conserva la propiedad de los bienes hasta la fecha en que el arrendatario haga surtir efecto la opción de compra por el valor pactado en el contrato.

Para entender jurídicamente el concepto de «propietario» debemos remitirnos al Código Civil, el mismo que señala en su artículo 923 lo siguiente:

«La propiedad es el poder jurídico que permite usar, disfrutar, disponer y reivindicar un bien. Debe ejercerse en armonía con el interés social y dentro de los límites de la ley».

Según lo indicado en el artículo antes mencionado, para que se configure el derecho de propiedad, el titular debe reunir cuatro facultades inherentes a tal derecho: Usar, disfrutar, disponer y reivindicar el bien.

Si comparamos estas facultades con lo señalado por el Decreto Legislativo N.º 299 y normas modificatorias entre los derechos que tiene el usuario o arrendatario tendremos que se le permite el derecho al uso de los bienes en lugar, forma y demás condiciones estipuladas en el contrato.

Como puede apreciarse, en virtud de este contrato sólo se está otorgando al arrendatario una de las facultades propias del derecho de propiedad la que consiste en «usar el bien», si además analizamos este contrato financiero veremos que posee algunos de los elementos básicos de un contrato de arrendamiento regido por el Código Civil por cuanto sólo se está otorgando el derecho a uso sobre el bien entregado al arrendatario, pero la arrendadora o locadora conservará la calidad de propietario jurídico de los bienes arrendados, durante el período de vigencia del contrato. Una vez que éste culmine en el plazo y forma pactada por las partes, incluido el pago de la opción de compra correspondiente, se procederá a transferir la propiedad de los bienes al arrendatario, quien a partir de ese momento podrá disponer libremente de los mismos, ejerciendo las facultades propias de su condición de propietario sobre el bien transferido.

En el caso de los Contratos de Arrendamiento Financiero de Vehículos, la tarjeta de propiedad se mantiene a nombre de la empresa arrendadora durante la vigencia del contrato. Al culminar el contrato, recién se procede a realizar la compra-venta y la transferencia vehicular correspondiente con la inscripción del vehículo en los Registros Públicos.

Traslado de la obligación de pago del Impuesto por parte de la empresa arrendadora

Hemos visto que en tanto el Contrato de Arrendamiento Financiero esté vigente, el vehículo todavía pertenece a la empresa arrendadora, y es esta entidad la obligada al pago de la obligación tributaria en tanto no se ejerza la opción de compra por parte del arrendatario.

Si nos remitimos a la práctica, veremos que la entidad financiera procura que sea el arrendatario quien asuma el pago del Impuesto, ya sea integrándolo como parte del valor de la cuota o solicitando el reintegro o reembolso del mismo, pero el pago en efecto se realizará a nombre de la entidad arrendadora en tanto continúe vigente la obligación.

Esta traslación económica del Impuesto por vía contractual no se encuentra regulada en norma tributaria alguna, por consiguiente para la Administración Tributaria el obligado al pago será quien tenga la calidad de propietario del vehículo.

Siguiendo este razonamiento cuando el arrendatario termine de pagar las cuotas pactadas y ejerza la opción de compra, recién pasará a ser el propietario del bien, y si el vehículo aún está dentro de los 3 años posteriores a su inscripción registral -período en que se genera la obligación de pagar el Impuesto- éste continuará pagando por los años que correspondan hasta que culmine la obligación; sólo que en este caso, los pagos se realizarán a su nombre. Por ejemplo, mediante contrato de Arrendamiento Financiero suscrito en el mes de

agosto 2007 la entidad financiera «Activos S.A.C.» entrega a la empresa «SIMPSON S.A.» un vehículo station wagon inscrito en registros públicos en el año 2007.

Según lo indicado por el artículo 30 de la Ley de Tributación Municipal, se pagará el Impuesto por tres años contados a partir de la primera inscripción registral; en este caso, sería por los años 2008, 2009 y 2010.

Digamos que el plazo pactado en el contrato es de 2 años, entonces el arrendamiento financiero finalizará en diciembre de 2009.

En este caso, el sujeto obligado al pago del impuesto sería la entidad arrendadora «ACTIVOS S.A.C.» como propietaria del vehículo, quien debería pagar el Impuesto correspondiente por los años 2008 y 2009. En tanto que el arrendatario la empresa «SIMPSON S.A.» para fines del 2009, en tanto ejerza la opción de compra, pasaría a ser propietario del bien, y para efectos del Impuesto debería asumir el pago por el año 2010 que corresponde al último año de la obligación.

De acuerdo con lo expuesto es válido concluir que esta forma usual de proceder por parte de las entidades arrendadoras si bien puede estar establecida contractualmente, no tiene amparo en las normas tributarias⁵, debiendo mencionarse además que este Impuesto no forma parte del costo computable del bien, al no tratarse de una enajenación propiamente dicha, sino sólo de una locación de bienes.

Por lo tanto, podría en algún momento presentarse la situación que el Impuesto supuestamente pagado por la entidad arrendadora como sujeto pasivo de la obligación, al haber sido desembolsado en realidad por parte del arrendatario, lo daría lugar a que este último lo considere como gasto contra el Impuesto a la Renta, aun cuando en los recibos de pago emitidos por la Administración Tributaria figure el nombre de la entidad arrendadora.

Para finalizar podemos dejar en evidencia el hecho que hasta la fecha no existe pronunciamiento del Tribunal Fiscal sobre la aplicación del Impuesto a la Propiedad Vehicular en el caso de los bienes sujetos a Arrendamiento Financiero, y al no existir una prohibición expresa en la norma tributaria, las entidades financieras y otras autorizadas por la SBS vienen aplicando en la mayoría de los casos el criterio de trasladar la carga económica del Impuesto al arrendatario, aunque para efectos jurídicos sean ellos los sujetos obligados, y aparezcan como los que en efecto realizan el pago del mismo ante la Administración Tributaria, sin que esto signifique que en el contrato no sea válido estipular esta condición que surtirá efectos sólo entre las partes, pero que en ningún modo resultará oponible ante la entidad recaudadora.

⁵ De acuerdo al artículo 26 del TUO del Código Tributario los actos o convenios por los que el deudor tributario transmite su obligación tributaria a un tercero, carecen de eficacia frente a la Administración Tributaria.

El Peruano

www.elperuano.pe | DIARIO OFICIAL

AÑO DE LA PROMOCIÓN DE LA INDUSTRIA RESPONSABLE Y DEL COMPROMISO CLIMÁTICO

Martes 7 de enero de 2014



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

**Aprobación de la Tabla de Valores
Referenciales de Vehículos para
efectos de determinar la base imponible
del Impuesto al Patrimonio Vehicular
correspondiente al Ejercicio 2014**

Resolución Ministerial
N° 003-2014-EF/15

NORMAS LEGALES

SEPARATA ESPECIAL

**APROBACIÓN DE LA TABLA DE VALORES REFERENCIALES DE VEHÍCULOS PARA
EFECTOS DE DETERMINAR LA BASE IMPONIBLE DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2014**

**RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 003-2014-EF/15**

Lima, 6 de enero de 2014

CONSIDERANDO:

Que, es conveniente establecer la Tabla de Valores Referenciales de Vehículos a fin de determinar la base imponible para la aplicación del Impuesto al Patrimonio Vehicular, creado por el artículo 30° del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo N° 156-2004-EF, correspondiente al ejercicio 2014;

Que, para la determinación de los valores referenciales de los modelos y marcas de vehículos a considerarse en la Tabla a que se hace referencia en el considerando anterior, se ha evaluado la información remitida por el Servicio de Administración Tributaria (SAT) de la Municipalidad Metropolitana de Lima, así como la información especializada del parque automotor en nuestro país;

De conformidad con lo establecido en el artículo 32° del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo N° 156-2004-EF;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobación de la Tabla de Valores Referenciales respecto de los vehículos cuyo año de fabricación sea del 2011 al 2013

Apruébese la Tabla de Valores Referenciales de Vehículos para efectos de determinar la base imponible del Impuesto al Patrimonio Vehicular correspondiente al ejercicio 2014 que, como anexo, forma parte de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 2°.- Determinación de valores referenciales para vehículos cuyo año de fabricación sea anterior al 2011

Para efectos de determinar el valor referencial de aquellos vehículos afectos al Impuesto cuyo año de fabricación sea anterior al 2011, se deberá multiplicar el valor del vehículo señalado para el año 2013 contenido en el Anexo de la presente Resolución Ministerial, por el factor indicado para el año al que corresponde su fabricación, comprendido en la siguiente tabla:

Año de Fabricación	Factor
2010	0,7
2009	0,6
2008	0,5
2007	0,4
2006	0,3
2005	0,2
2004 y años anteriores	0,1

El valor determinado según el procedimiento indicado en el párrafo anterior deberá ser redondeado a la decena de Nuevos Soles superior, si la cifra de unidades es de Cinco Nuevos Soles (S/. 5,00) o mayor; o a la decena de Nuevos Soles inferior, si la cifra de unidades es menor a Cinco Nuevos Soles (S/. 5,00).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

LUIS MIGUEL CASTILLA RUBIO
Ministro de Economía y Finanzas

ANEXO

TABLA DE VALORES REFERENCIALES DE VEHÍCULOS, SEGÚN CATEGORÍAS, MARCAS Y MODELOS, PARA EFECTOS DE DETERMINAR LA BASE IMPONIBLE DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2014

(VALORES EXPRESADOS EN NUEVOS SOLES)

CATEGORÍA VEHICULAR	MARCA	MODELO DE VEHICULO PUBLICADO PARA EL 2013	MODELO DE VEHICULO APROBADO PARA EL 2014	AÑO DE FABRICACIÓN		
				2013	2012	2011
A1	BYD	FO COMFORT	FO COMFORT	20 970	18 870	16 780
A1	BYD	FO G-I	FO G-I	22 340	20 100	17 870
A1	BYD	FO GL-I	FO GL-I	26 250	23 630	21 000
A1	BYD	FO GLX-I	FO GLX-I	27 930	25 140	22 340
A1	BYD	FO LUXURY	FO LUXURY	27 710	24 940	22 170
A1	BYD	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	26 250	23 630	21 000
A1	CHANGAN	BENNY 1.0	BENNY 1.0	22 340	20 100	17 870
A1	CHANGAN	MINI BENNI 1.0 MT	MINI BENNI 1.0 MT	20 100	18 090	16 080
A1	CHANGAN	MINI BENNI ADVANTAGE	MINI BENNI ADVANTAGE	22 900	20 610	18 310
A1	CHANGAN	MINI BENNI LUXURY	MINI BENNI LUXURY	25 700	23 120	20 550
A1	CHANGAN	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	22 620	20 350	18 090
A1	CHANGHE		CH7101BE	22 370	20 130	17 890
A1	CHANGHE		OTROS MODELOS	22 370	20 130	17 890
A1	CHERY	QQ 0.8	QQ 0.8	19 540	17 590	15 630
A1	CHERY	QQ AC 0.8 MT	QQ AC 0.8 MT	19 540	17 590	15 630
A1	CHERY	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	19 540	17 590	15 630
A1	CHEVROLET	CORSA 3P	CORSA 3P	25 140	22 620	20 100
A1	CHEVROLET	CORSA 5P	CORSA 5P	32 990	29 690	26 390
A1	CHEVROLET	CORSA HATCHBACK	CORSA HATCHBACK	21 220	19 100	16 970
A1	CHEVROLET	CORSA SUPER	CORSA SUPER	30 730	27 650	24 580
A1	CHEVROLET	SPARK	SPARK	24 580	22 120	19 660
A1	CHEVROLET	SPARK 0.8	SPARK 0.8	25 140	22 620	20 100
A1	CHEVROLET	SPARK 1.0	SPARK 1.0	27 930	25 140	22 340
A1	CHEVROLET	SPARK HB	SPARK HB	26 700	24 050	21 360
A1	CHEVROLET	SPARK LITE 0.8 MT BASE	SPARK LITE 0.8 MT BASE	24 300	21 860	19 430
A1	CHEVROLET	SPARK LITE LT 0.8 MEC.	SPARK LITE LT 0.8 MEC.	22 900	20 610	18 310
A1	CHEVROLET	SPARK LITE LT 1.0 MEC.	SPARK LITE LT 1.0 MEC.	28 380	25 560	22 700
A1	CHEVROLET	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	25 140	22 620	20 100
A1	DAEWOO	MATIZ	MATIZ	25 140	22 620	20 100
A1	DAEWOO	MATIZ HATCHBACK 800CC.	MATIZ HATCHBACK 800CC.	25 140	22 620	20 100
A1	DAEWOO	MATIZ S	MATIZ S	19 570	17 610	15 660
A1	DAEWOO	MATIZ SE	MATIZ SE	22 370	20 130	17 890
A1	DAEWOO	TICO DX	TICO DX	25 160	22 650	20 130
A1	DAEWOO	TICO PM	TICO PM	22 370	20 130	17 890
A1	DAEWOO	TICO SL MEC. 5P	TICO SL MEC. 5P	17 590	15 830	14 060
A1	DAEWOO	TICO SX MEC. 5P	TICO SX MEC. 5P	18 510	16 660	14 820
A1	DAEWOO	TICO SX MEC. 5P AC	TICO SX MEC. 5P AC	23 740	21 360	18 980
A1	DAEWOO	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	22 370	20 130	17 890
A1	DAIHATSU	CHARADE MEC.	CHARADE MEC.	33 270	29 950	26 620
A1	DAIHATSU	CUORE MEC.	CUORE MEC.	16 470	14 820	13 170
A1	DAIHATSU	GY200	GY200	22 090	19 880	17 670
A1	DAIHATSU	MIRA	MIRA	27 930	25 140	22 340
A1	DAIHATSU	MOVE MEC.	MOVE MEC.	26 560	23 910	21 250
A1	DAIHATSU	SIRION AUT.	SIRION AUT.	36 320	32 690	29 050
A1	DAIHATSU	SIRION MEC.	SIRION MEC.	37 720	33 940	30 170
A1	DAIHATSU	STORIA	STORIA	17 060	15 350	13 640
A1	DAIHATSU	STORIA CL	STORIA CL	12 720	11 460	10 180
A1	DAIHATSU	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	26 560	23 910	21 250
A1	FIAT	UNO	UNO	27 680	24 910	22 140
A1	FIAT	UNO 45 3P	UNO 45 3P	31 870	28 690	25 500
A1	FIAT	UNO 45 4P.	UNO 45 4P.	16 750	15 070	13 390
A1	FIAT	UNO 45 5P	UNO 45 5P	27 680	24 910	22 140
A1	FIAT	UNO MILLE	UNO MILLE	33 520	30 170	26 810
A1	FIAT	UNO STD MEC. 5P	UNO STD MEC. 5P	22 340	20 100	17 870
A1	FIAT	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	27 680	24 910	22 140
A1	HAFEI	LOBO 1.0	LOBO 1.0	18 850	17 870	15 880
A1	HAFEI	LOBO AW	LOBO AW	22 340	20 100	17 870
A1	HAFEI	LOBO HATCHBACK 970CC. GASOLINA	LOBO HATCHBACK 970CC. GASOLINA	23 180	20 860	18 540
A1	HAFEI	SAIMA	SAIMA	28 210	25 390	22 560
A1	HAFEI	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	22 760	20 490	18 200
A1	HAIMA	1 MT COMFORT 0.9	1 MT COMFORT 0.9	29 330	26 390	23 460
A1	HAIMA		HAIMA1 0.9 MT STANDARD	26 530	23 880	21 220
A1	HAIMA	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	27 930	25 140	22 340
A1	HYUNDAI	ATOS	ATOS	23 740	21 360	18 980
A1	HYUNDAI	ATOS GL	ATOS GL	23 740	21 360	18 980
A1	HYUNDAI	EON 0.8 GL BASE	EON 0.8 GL BASE	30 450	27 400	24 350

CATEGORÍA VEHICULAR	MARCA	MODELO DE VEHICULO PUBLICADO PARA EL 2013	MODELO DE VEHICULO APROBADO PARA EL 2014	AÑO DE FABRICACIÓN		
				2013	2012	2011
A1	HYUNDAI	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	23 740	21 360	18 980
A1	JAC	AO BASIC MT 1.0	AO BASIC MT 1.0	23 740	21 360	18 980
A1	JAC	AO LUXURY MT 1.0	AO LUXURY MT 1.0	27 090	24 380	21 670
A1	JAC	AO STANDARD MT 1.0	AO STANDARD MT 1.0	23 740	21 360	18 980
A1	JAC	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	23 740	21 360	18 980
A1	KIA	PICANTO	PICANTO	22 340	20 100	17 870
A1	KIA	PICANTO 1.0 GAS	PICANTO 1.0 GAS	22 340	20 100	17 870
A1	KIA	PICANTO LX 1.0 MT	PICANTO LX 1.0 MT	29 610	26 650	23 680
A1	KIA	PICANTO LX 1.0 MT STD+DH+AC	PICANTO LX 1.0 MT STD+DH+AC	29 610	26 650	23 680
A1	KIA	PICANTO LX STD 1.0 MT	PICANTO LX STD 1.0 MT	27 930	25 140	22 340
A1	KIA	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	27 930	25 140	22 340
A1	MITSUBISHI	EK WAGON	EK WAGON	15 940	14 340	12 750
A1	MITSUBISHI	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	15 940	14 340	12 750
A1	NISSAN	AD VAN	AD VAN	15 380	13 840	12 300
A1	NISSAN	MARCH	MARCH	25 250	22 730	20 190
A1	NISSAN	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	20 330	18 280	16 270
A1	SMART	FORTWO	FORTWO	46 690	42 020	37 350
A1	SMART	FORTWO CABRIDE COUPE	FORTWO CABRIDE COUPE	46 690	42 020	37 350
A1	SMART	FORTWO PURE COUPE 700CC AT	FORTWO PURE COUPE 700CC AT	46 690	42 020	37 350
A1	SMART	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	46 690	42 020	37 350
A1	SUBARU	PLEO	PLEO	17 840	16 050	14 260
A1	SUBARU	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	17 840	16 050	14 260
A1	SUZUKI	ALTO	ALTO	20 970	18 870	16 780
A1	SUZUKI	ALTO 0.8	ALTO 0.8	20 970	18 870	16 780
A1	SUZUKI	ALTO GL	ALTO GL	23 740	21 360	18 980
A1	SUZUKI	ALTO GL 0.8	ALTO GL 0.8	22 340	20 100	17 870
A1	SUZUKI	ALTO GL GAS	ALTO GL GAS	23 740	21 360	18 980
A1	SUZUKI	ALTO GLX 0.8	ALTO GLX 0.8	20 970	18 870	16 780
A1	SUZUKI	ALTO K10	ALTO K10	24 020	21 610	19 210
A1	SUZUKI	ALTO K10 DELUXE	ALTO K10 DELUXE	25 970	23 370	20 770
A1	SUZUKI	ALTO K10 STANDARD	ALTO K10 STANDARD	24 020	21 610	19 210
A1	SUZUKI	ALTO STD 0.8	ALTO STD 0.8	20 940	18 850	16 750
A1	SUZUKI	CELERIO GA	CELERIO GA	27 930	25 140	22 340
A1	SUZUKI	CELERIO GLX AUT.	CELERIO GLX AUT.	33 520	30 170	26 810
A1	SUZUKI	CELERIO GLX MEC.	CELERIO GLX MEC.	33 520	30 170	26 810
A1	SUZUKI	CERVO	CERVO	15 380	13 840	12 300
A1	SUZUKI	FRONTE GL	FRONTE GL	26 730	24 050	21 390
A1	SUZUKI	LAPIN	LAPIN	17 610	15 850	14 090
A1	SUZUKI	MARUTI	MARUTI	19 540	17 590	15 630
A1	SUZUKI	MARUTI 800CC	MARUTI 800CC	18 150	16 330	14 510
A1	SUZUKI	MARUTI CITY CAR	MARUTI CITY CAR	19 540	17 590	15 630
A1	SUZUKI	MARUTI GLX	MARUTI GLX	19 540	17 590	15 630
A1	SUZUKI	MARUTI II	MARUTI II	20 940	18 850	16 750
A1	SUZUKI	MARUTI TAXI	MARUTI TAXI	19 540	17 590	15 630
A1	SUZUKI	WAGON R	WAGON R	16 080	14 480	12 880
A1	SUZUKI	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	20 970	18 670	16 780
A1	TOYOTA	PLATZ	PLATZ	32 040	28 830	25 640
A1	TOYOTA	VITZ	VITZ	25 160	22 660	20 130
A1	TOYOTA	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	28 600	25 750	22 870
A1	OTRAS MARCAS	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	23 740	21 360	18 980
A2	ALFA ROMEO	145	145	53 400	48 060	42 720
A2	ALFA ROMEO	33 IE 1.3 C.C.	33 IE 1.3 C.C.	47 250	42 530	37 800
A2	ALFA ROMEO	33 IE 1.5 C.C.	33 IE 1.5 C.C.	50 050	45 040	40 040
A2	ALFA ROMEO	MITO 16V 1.4 TURBO	MITO 16V 1.4 TURBO	85 250	76 720	68 190
A2	ALFA ROMEO	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	51 730	46 550	41 380
A2	AUDI	A1 1.4T FSI S TRONIC	A1 1.4T FSI S TRONIC	96 880	87 210	77 510
A2	AUDI	A1 AMBITION 1.4 TFSI S TRONIC	A1 AMBITION 1.4 TFSI S TRONIC	96 880	87 210	77 510
A2	AUDI	A1 ATTRACTION 1.4 TFSI S TRONIC	A1 ATTRACTION 1.4 TFSI S TRONIC	83 600	75 240	66 880
A2	AUDI	A1 SPORTBACK 1.4 TFSI S TRONIC	A1 SPORTBACK 1.4 TFSI S TRONIC	96 880	87 210	77 510
A2	AUDI	A3 1.4T FSI S TRONIC	A3 1.4T FSI S TRONIC	83 320	74 990	66 660
A2	AUDI	A3 SPORTBACK 1.2T FSI S TRONIC	A3 SPORTBACK 1.2T FSI S TRONIC	82 480	74 230	65 990
A2	AUDI	A3 SPORTBACK 1.4T FSI S TRONIC	A3 SPORTBACK 1.4T FSI S TRONIC	86 400	77 760	69 120
A2	AUDI	A3 SPORTBACK SLINE 1.4 TFSI S TRONIC	A3 SPORTBACK SLINE 1.4 TFSI S TRONIC	100 660	90 580	80 520
A2	AUDI	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	91 650	82 480	73 310
A2	BRILLIANCE	FRV CROSS DELUXE 1.5 AT	FRV CROSS DELUXE 1.5 AT	47 500	42 750	38 000
A2	BRILLIANCE	FRV CROSS DELUXE MODEL 1.5 MT	FRV CROSS DELUXE MODEL 1.5 MT	44 710	40 230	35 760
A2	BRILLIANCE	FSV COMFORTABLE 1.5 MT	FSV COMFORTABLE 1.5 MT	41 910	37 720	33 520
A2	BRILLIANCE	FSV SPORT DELUXE 1.5 MT	FSV SPORT DELUXE 1.5 MT	47 500	42 750	38 000
A2	BRILLIANCE	H530 AT COMFORT	H530 AT COMFORT	58 690	52 820	46 940
A2	BRILLIANCE	H530 MT COMFORT	H530 MT COMFORT	53 100	47 780	42 470
A2	BRILLIANCE	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	47 500	42 750	38 000
A2	BYD	F3 G-I SEDÁN	F3 G-I SEDÁN	29 610	26 650	23 680
A2	BYD	F3 GL-I SEDÁN	F3 GL-I SEDÁN	29 610	26 650	23 680

CATEGORÍA VEHICULAR	MARCA	MODELO DE VEHICULO PUBLICADO PARA EL 2013	MODELO DE VEHICULO APROBADO PARA EL 2014	AÑO DE FABRICACIÓN		
				2013	2012	2011
A2	BYD	F3 GLX-I SEDÁN	F3 GLX-I SEDÁN	34 360	30 920	27 480
A2	BYD	F3 GNV	F3 GNV	38 000	34 200	30 390
A2	BYD		F3 GS-I	37 160	33 440	29 720
A2	BYD		F3 GS-I DCT	41 910	37 720	33 520
A2	BYD	F3 R GL-I	F3 R GL-I	34 360	30 920	27 480
A2	BYD	F3 R GL-I HATCHBACK	F3 R GL-I HATCHBACK	36 070	32 460	28 850
A2	BYD	F3 R GLX-I	F3 R GLX-I	34 360	30 920	27 480
A2	BYD	G3 GLX-I	G3 GLX-I	38 280	34 450	30 520
A2	BYD	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	35 230	31 710	28 180
A2	CHANGAN	ALSVIN 1.5 MT	ALSVIN 1.5 MT	36 320	32 690	29 050
A2	CHANGAN	BENNI	BENNI	25 140	22 620	20 100
A2	CHANGAN	BENNI CLASSIC	BENNI CLASSIC	25 140	22 620	20 100
A2	CHANGAN	BENNI LUXURY	BENNI LUXURY	23 740	21 360	18 980
A2	CHANGAN		CX20 ADVANTAGE	34 080	30 670	27 260
A2	CHANGAN		CX20 LUXURY	35 480	31 930	28 380
A2	CHANGAN		CX20 STYLE	31 290	28 160	25 020
A2	CHANGAN	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	31 290	28 160	25 020
A2	CHANGHE		CH7142C	33 520	30 170	26 810
A2	CHANGHE		OTROS MODELOS	33 520	30 170	26 810
A2	CHENGLONG	LZ6431BQBE	LZ6431BQBE	29 080	26 170	23 260
A2	CHENGLONG	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	29 080	26 170	23 260
A2	CHERY	BEAT 1.3	BEAT 1.3	39 120	35 200	31 290
A2	CHERY	FACE 1.1	FACE 1.1	27 930	25 140	22 340
A2	CHERY	FACE 1.3 BASE	FACE 1.3 BASE	26 250	23 630	21 000
A2	CHERY	FACE 1.3 FULL	FACE 1.3 FULL	26 250	23 630	21 000
A2	CHERY	FACE 1.3 MT	FACE 1.3 MT	27 930	25 140	22 340
A2	CHERY	FULWIN HATCHBACK 1.5	FULWIN HATCHBACK 1.5	32 150	28 940	25 720
A2	CHERY	FULWIN SEDÁN 1.5	FULWIN SEDÁN 1.5	30 730	27 650	24 580
A2	CHERY	FULWIN XR	FULWIN XR	37 720	33 940	30 170
A2	CHERY	QQ AC 1.1 MT	QQ AC 1.1 MT	22 340	20 100	17 870
A2	CHERY	QQ PLUS 1.1	QQ PLUS 1.1	22 340	20 100	17 870
A2	CHERY	S21	S21	26 530	23 880	21 220
A2	CHERY	S21 1.3	S21 1.3	25 140	22 620	20 100
A2	CHERY	S21 16V 1.3 FULL	S21 16V 1.3 FULL	25 140	22 620	20 100
A2	CHERY	S21 16V PLUS 1.3	S21 16V PLUS 1.3	26 530	23 880	21 220
A2	CHERY	S21 PLUS 1.3	S21 PLUS 1.3	27 930	25 140	22 340
A2	CHERY	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	26 530	23 880	21 220
A2	CHEVROLET	AVEO	AVEO	34 920	31 430	27 930
A2	CHEVROLET	AVEO BASE HB 1.4 MEC. 5P	AVEO BASE HB 1.4 MEC. 5P	32 960	29 670	26 370
A2	CHEVROLET		AVEO LT HATCHBACK 1.4 AT FULL	43 870	39 480	35 090
A2	CHEVROLET	AVEO LS HB 1.4	AVEO LS HB 1.4	34 920	31 430	27 930
A2	CHEVROLET	AVEO LS SEDÁN 1.4	AVEO LS SEDÁN 1.4	36 320	32 690	29 050
A2	CHEVROLET	AVEO LT BASE SEDÁN 1.4 MT	AVEO LT BASE SEDÁN 1.4 MT	37 720	33 940	30 170
A2	CHEVROLET	AVEO LT HATCHBACK 1.4 MT FULL	AVEO LT HATCHBACK 1.4 MT FULL	41 070	36 960	32 850
A2	CHEVROLET	AVEO LT HB	AVEO LT HB	37 720	33 940	30 170
A2	CHEVROLET	AVEO LT HB 1.4	AVEO LT HB 1.4	39 120	35 200	31 290
A2	CHEVROLET	AVEO LT HB 1.4 AUT.	AVEO LT HB 1.4 AUT.	43 710	40 230	35 760
A2	CHEVROLET	AVEO LT HB 3P.	AVEO LT HB 3P.	37 720	33 940	30 170
A2	CHEVROLET	AVEO LT SEDÁN 1.4	AVEO LT SEDÁN 1.4	41 070	36 960	32 850
A2	CHEVROLET	AVEO LT SEDÁN 1.4 AUT.	AVEO LT SEDÁN 1.4 AUT.	43 870	39 480	35 090
A2	CHEVROLET	AVEO LT TRANS HB 1.4 MEC.	AVEO LT TRANS HB 1.4 MEC.	41 910	37 720	33 520
A2	CHEVROLET	AVEO NB BASE SEDÁN 1.4	AVEO NB BASE SEDÁN 1.4	35 480	31 930	28 380
A2	CHEVROLET	AVEO NB SEDÁN 1.4	AVEO NB SEDÁN 1.4	35 480	31 930	28 380
A2	CHEVROLET	AVEO SD MT AC A	AVEO SD MT AC A	36 320	32 690	29 050
A2	CHEVROLET	CHEVY	CHEVY	33 240	29 920	26 590
A2	CHEVROLET	CHEVY TAXI	CHEVY TAXI	29 330	26 390	23 460
A2	CHEVROLET	CORSA 1.2 5P	CORSA 1.2 5P	33 520	30 170	26 810
A2	CHEVROLET	CORSA 1.4 3P	CORSA 1.4 3P	30 730	27 650	24 580
A2	CHEVROLET	CORSA 1.4 5P	CORSA 1.4 5P	36 320	32 690	29 050
A2	CHEVROLET	CORSA ECO. 1.2	CORSA ECO. 1.2	27 960	25 160	22 370
A2	CHEVROLET	CORSA SWING	CORSA SWING	30 730	27 650	24 580
A2	CHEVROLET	SAIL BASE 1.4 MT	SAIL BASE 1.4 MT	33 520	30 170	26 810
A2	CHEVROLET	SAIL HATCHBACK 1.4 LS MT	SAIL HATCHBACK 1.4 LS MT	34 920	31 430	27 930
A2	CHEVROLET	SAIL HATCHBACK 1.4 LS MT FULL	SAIL HATCHBACK 1.4 LS MT FULL	39 120	35 200	31 290
A2	CHEVROLET		SAIL HATCHBACK LT 1.4 MT FULL	37 860	34 080	30 280
A2	CHEVROLET	SAIL LS 1.4 MT	SAIL LS 1.4 MT	36 070	32 460	28 850
A2	CHEVROLET	SAIL LT 1.4 MT FULL	SAIL LT 1.4 MT FULL	37 470	33 720	29 970
A2	CHEVROLET	SPARK GT 1.2 LT MT FULL	SPARK GT 1.2 LT MT FULL	35 480	31 930	28 380
A2	CHEVROLET	SPARK GT 1.2 MEC.	SPARK GT 1.2 MEC.	33 520	30 170	26 810
A2	CHEVROLET	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	36 210	32 600	28 970
A2	CITROEN	AX ALLURE 3P	AX ALLURE 3P	35 370	31 850	28 300
A2	CITROEN	AX ALLURE 5P	AX ALLURE 5P	37 050	33 360	29 640
A2	CITROEN	AX DIES.	AX DIES.	40 540	36 490	32 430
A2	CITROEN	AX GT	AX GT	47 810	43 030	38 250
A2	CITROEN	C3 1.4	C3 1.4	43 280	38 950	34 610
A2	CITROEN	C3 1.4i 5P	C3 1.4i 5P	44 460	40 010	35 570
A2	CITROEN	C3 1.4i SX	C3 1.4i SX	45 300	40 770	36 240
A2	CITROEN	C3 ATTRACTION	C3 ATTRACTION	46 110	41 490	36 880
A2	CITROEN	C3 HATCHBACK 1.4 MEC.	C3 HATCHBACK 1.4 MEC.	50 300	45 270	40 230
A2	CITROEN	C3 SEDUCTION	C3 SEDUCTION	50 300	45 270	40 230

CATEGORÍA VEHICULAR	MARCA	MODELO DE VEHICULO PUBLICADO PARA EL 2013	MODELO DE VEHICULO APROBADO PARA EL 2014	AÑO DE FABRICACIÓN		
				2013	2012	2011
A2	CITROEN	C3 SX	C3 SX	38 050	34 250	30 450
A2	CITROEN	NOUVELLE C3 1.4i 75ch BVM5 ATTRACTION	NOUVELLE C3 1.4i 75ch BVM5 ATTRACTION	46 110	41 490	36 880
A2	CITROEN	NOUVELLE C3 1.4i 75ch BVM5 SEDUCTION	NOUVELLE C3 1.4i 75ch BVM5 SEDUCTION	50 300	45 270	40 230
A2	CITROEN	NOUVELLE C3 1.4i LX 5MEC. 5P	NOUVELLE C3 1.4i LX 5MEC. 5P	51 730	46 550	41 380
A2	CITROEN	SAXO MEC.	SAXO MEC.	41 940	37 750	33 550
A2	CITROEN	XSARA I 1.4	XSARA I 1.4	50 750	45 690	40 600
A2	CITROEN	ZX REFLEX	ZX REFLEX	39 840	35 870	31 870
A2	CITROEN	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	45 300	40 770	36 240
A2	DAEWOO	CIELO BX MEC.	CIELO BX MEC.	25 140	22 620	20 100
A2	DAEWOO	CIELO GL 3P	CIELO GL 3P	39 120	35 200	31 290
A2	DAEWOO	CIELO GL 5P	CIELO GL 5P	36 320	32 690	29 050
A2	DAEWOO	CIELO GL AUT. 4P	CIELO GL AUT. 4P	40 510	36 460	32 410
A2	DAEWOO	CIELO GL MEC. 4P	CIELO GL MEC. 4P	36 320	32 690	29 050
A2	DAEWOO	CIELO GLE AUT.	CIELO GLE AUT.	28 130	25 300	22 510
A2	DAEWOO	CIELO GLE MEC.	CIELO GLE MEC.	25 890	23 290	20 720
A2	DAEWOO	CIELO GLX MEC.	CIELO GLX MEC.	28 130	25 300	22 510
A2	DAEWOO	CIELO GTX AUT.	CIELO GTX AUT.	33 720	30 340	26 980
A2	DAEWOO	CIELO GTX MEC.	CIELO GTX MEC.	28 130	25 300	22 510
A2	DAEWOO	ESPERO BÁSICO	ESPERO BÁSICO	46 130	41 520	36 910
A2	DAEWOO	LANOS S MEC. 3P	LANOS S MEC. 3P	31 850	28 660	25 470
A2	DAEWOO	LANOS S MEC. 5P	LANOS S MEC. 5P	29 330	26 390	23 460
A2	DAEWOO	LANOS SE 1.5 AUT. 4P AC	LANOS SE 1.5 AUT. 4P AC	37 190	33 470	29 750
A2	DAEWOO	LANOS SE 1.5 MEC. 4P	LANOS SE 1.5 MEC. 4P	25 160	22 650	20 130
A2	DAEWOO	LANOS SE 1.5 MEC. 4P AC	LANOS SE 1.5 MEC. 4P AC	32 430	29 190	25 950
A2	DAEWOO	LANOS SE AUT. 5P	LANOS SE AUT. 5P	37 470	33 720	29 970
A2	DAEWOO	LANOS SE MEC. 5P	LANOS SE MEC. 5P	32 430	29 190	25 950
A2	DAEWOO	LANOS SX AUT. 5P	LANOS SX AUT. 5P	38 700	34 840	30 950
A2	DAEWOO	LANOS SX MEC. 5P	LANOS SX MEC. 5P	39 120	35 200	31 290
A2	DAEWOO	RACER BASICO	RACER BASICO	30 760	27 680	24 600
A2	DAEWOO	RACER ETI AUT.	RACER ETI AUT.	38 280	34 450	30 620
A2	DAEWOO	RACER ETI MEC.	RACER ETI MEC.	30 730	27 650	24 580
A2	DAEWOO	RACER ETI MEC. AC	RACER ETI MEC. AC	35 760	32 160	28 600
A2	DAEWOO	RACER GSI 3P	RACER GSI 3P	32 430	29 190	25 950
A2	DAEWOO	RACER GSI 4P	RACER GSI 4P	35 230	31 710	28 180
A2	DAEWOO	RACER GTE/RACER GTI	RACER GTE/RACER GTI	39 120	35 200	31 290
A2	DAEWOO	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	33 720	30 340	26 980
A2	DAIHATSU	CHARADE 1.3 MEC.	CHARADE 1.3 MEC.	30 730	27 650	24 580
A2	DAIHATSU	CHARADE 1.5 AUT.	CHARADE 1.5 AUT.	41 910	37 720	33 520
A2	DAIHATSU	CHARADE 1.5 MEC.	CHARADE 1.5 MEC.	41 910	37 720	33 520
A2	DAIHATSU	CHARADE AUT.	CHARADE AUT.	46 130	41 520	36 910
A2	DAIHATSU	GRAN MOVE SW AUT.	GRAN MOVE SW AUT.	54 490	49 040	43 590
A2	DAIHATSU	GRAN MOVE SW MEC.	GRAN MOVE SW MEC.	51 700	46 530	41 350
A2	DAIHATSU	SIRION 1.3	SIRION 1.3	41 910	37 720	33 520
A2	DAIHATSU	SIRION 1.3 AUT.	SIRION 1.3 AUT.	44 710	40 230	35 760
A2	DAIHATSU	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	43 310	38 980	34 640
A2	FAW	3EZ CA7150UE3 SEDAN 1.5 MT	3EZ CA7150UE3 SEDAN 1.5 MT	33 720	30 340	26 980
A2	FAW		CA7137E4S	27 960	25 180	22 370
A2	FAW		CA7150BUE4	32 150	28 940	25 720
A2	FAW	CA7150UE4	CA7150UE4	27 930	25 140	22 340
A2	FAW	CALE 1.5 MT	CALE 1.5 MT	23 740	21 360	18 980
A2	FAW	CALE 1.5 MT GNV	CALE 1.5 MT GNV	29 330	26 390	23 460
A2	FAW	N5 1.3 MT	N5 1.3 MT	25 970	23 370	20 770
A2	FAW	TJ7133UE4S	TJ7133UE4S	22 340	20 100	17 870
A2	FAW	V2	V2	25 720	23 150	20 580
A2	FAW	XIALI 1.1	XIALI 1.1	22 340	20 100	17 870
A2	FAW	XIALI 1.3	XIALI 1.3	29 330	26 390	23 460
A2	FAW	XIALI C1 HATCHBACK 1.3	XIALI C1 HATCHBACK 1.3	32 130	28 910	25 700
A2	FAW	XIALI SEDAN 1.3 MT	XIALI SEDAN 1.3 MT	21 780	19 600	17 420
A2	FAW	OTROS MODELOS	OTROS MODELOS	27 930	25 140	22 340
A2	FIAT	500	500	61 480	55 330	49 180
A2	FIAT	500 1.2 DUAL LOGIC	500 1.2 DUAL LOGIC	53 100	47 780	42 470
A2	FIAT	500 CABRIO	500 CABRIO	85 280	76 750	68 220
A2	FIAT	500 SPORT	500 SPORT	79 690	71 720	63 750
A2	FIAT		500 SPORT DUALOGIC 1.2	53 100	47 780	42 470
A2	FIAT	CINQUECENTO	CINQUECENTO	72 700	65 430	58 160
A2	FIAT	ELBA WEEKEND	ELBA WEEKEND	46 110	41 490	36 880
A2	FIAT		LINEA ACTIVE 1.4 MT	47 500	42 750	38 000
A2	FIAT	PALIO	PALIO	36 320	32 690	29 050
A2	FIAT	PALIO 1.3	PALIO 1.3	37 720	33 940	30 170
A2	FIAT	PALIO 16V ELX 1.3 5P	PALIO 16V ELX 1.3 5P	36 320	32 690	29 050
A2	FIAT	PALIO EDX 3P	PALIO EDX 3P	34 920	31 430	27 930
A2	FIAT	PALIO EDX 4P	PALIO EDX 4P	32 130	28 910	25 700
A2	FIAT	PALIO EDX 5P	PALIO EDX 5P	33 520	30 170	26 810
A2	FIAT	PALIO EL 3P	PALIO EL 3P	24 880	22 400	19 910
A2	FIAT	PALIO EL 5P	PALIO EL 5P	27 930	25 140	22 340
A2	FIAT	PALIO ELX 1.3	PALIO ELX 1.3	36 320	32 690	29 050
A2	FIAT	PALIO ELX 1.4	PALIO ELX 1.4	39 120	35 200	31 290
A2	FIAT	PALIO ELX BASIC 1.3 5P	PALIO ELX BASIC 1.3 5P	34 920	31 430	27 930
A2	FIAT	PALIO EX FIRE	PALIO EX FIRE	29 330	26 390	23 460
A2	FIAT	PALIO FIRE 1.4	PALIO FIRE 1.4	40 540	36 490	32 430
A2	FIAT	PALIO FIRE 16V 1.3 3P	PALIO FIRE 16V 1.3 3P	27 930	25 140	22 340
A2	FIAT	PALIO FIRE 16V 1.3 5P	PALIO FIRE 16V 1.3 5P	34 080	30 670	27 260

LEY DE PROCEDIMIENTO DE EJECUCIÓN COACTIVA

LEY N° 26979

CONCORDANCIAS: D.S. N° 069-2003-EF (REGLAMENTO)
D.S. N° 036-2001-EF
R.M. N° 142-2001-TR
LEY N° 27584
LEY N° 27789, 6ta. Disp. Comp. Trans. Final
LEY N° 27790, 8va. Disp. Comp. Trans. Final
LEY N° 27791, 6ta. Disp. Comp. Trans. Final
LEY N° 27792, 6ta. Disp. Comp. Trans. Final
LEY N° 27793, 6ta. Disp. Comp. Trans. Final

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE PROCEDIMIENTO DE EJECUCION COACTIVA

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto de la ley.

La presente ley establece el marco legal de los actos de ejecución coactiva, que ejercen las entidades de la Administración Pública Nacional en virtud de las facultades otorgadas por las leyes de sus materias específicas. Asimismo, constituye el marco legal que garantiza a los Obligados el desarrollo de un debido procedimiento coactivo.

Artículo 2.- Definiciones.

Para efecto de la presente ley, se entenderá por:

- a) Entidad o Entidades: Aquélla de la Administración Pública Nacional, que está facultada por ley a exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer;
- b) Obligado: Toda persona natural, persona jurídica, sucesión indivisa, sociedad conyugal, sociedad de hecho y similares, que sea sujeto de un procedimiento de ejecución coactiva o de una medida cautelar previa;
- c) Ejecutor Coactivo o Ejecutor: El funcionario responsable del Procedimiento de Ejecución Coactiva;
- d) Auxiliar Coactivo o Auxiliar: Aquél que tiene como función colaborar con el Ejecutor;

- e) Procedimiento: El conjunto de actos administrativos destinados al cumplimiento de la Obligación materia de ejecución coactiva;
- f) Obligación: A la acreencia impaga de naturaleza tributaria o no tributaria, debidamente actualizada, o a la ejecución incumplida de una prestación de hacer o no hacer a favor de una Entidad de la Administración Pública Nacional, proveniente de relaciones jurídicas de derecho público.

Artículo 3.- Función del Ejecutor Coactivo.

El Ejecutor es el titular del Procedimiento y ejerce, a nombre de la Entidad, las acciones de coerción para el cumplimiento de la Obligación, de acuerdo a lo establecido en esta Ley.

Artículo 4.- Requisitos del Ejecutor.

4.1 El Ejecutor deberá reunir los siguientes requisitos:

- a) Ser ciudadano en ejercicio y estar en pleno goce de sus derechos civiles;
- b) Tener título de abogado expedido o revalidado conforme a ley;
- c) No haber sido condenado ni hallarse procesado por delito doloso;
- d) No haber sido destituido de la carrera judicial o del Ministerio Público o de la Administración Pública o de empresas estatales por medidas disciplinarias, ni de la actividad privada por causa o falta grave laboral;
- e) Tener conocimiento y experiencia en derecho administrativo y/o tributario; y,
- f) No tener ninguna otra incompatibilidad señalada por ley.

4.2 Tratándose de Municipalidades que no estén ubicadas en las provincias de Lima y Callao, así como en las capitales de provincias y departamentos, no será exigible el requisito establecido en el literal b) precedente, bastando que el Ejecutor tenga dos (2) años de instrucción superior o su equivalente en semestres.

Artículo 5.- Función del Auxiliar Coactivo.

El Auxiliar tiene como función colaborar con el Ejecutor, delegándole éste las siguientes facultades:

- a) Tramitar y custodiar el expediente coactivo a su cargo;
- b) Elaborar los diferentes documentos que sean necesarios para el impulso del Procedimiento;
- c) Realizar las diligencias ordenadas por el Ejecutor;
- d) Suscribir las notificaciones, actas de embargo y demás documentos que lo ameriten;
- e) Emitir los informes pertinentes;
- f) Dar fe de los actos en los que interviene en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 6.- Requisitos del Auxiliar.

6.1 El Auxiliar deberá reunir los siguientes requisitos:

- a) Ser ciudadano en ejercicio y estar en pleno goce de sus derechos civiles;
- b) Acreditar por lo menos el tercer año de estudios universitarios concluidos en especialidades tales como Derecho, Contabilidad, Economía o Administración, o su equivalente en semestres;
- c) No haber sido condenado ni hallarse procesado por delito doloso;
- d) No haber sido destituido de la carrera judicial o del Ministerio Público o de la Administración Pública o de empresas estatales por medidas disciplinarias ni de la actividad privada, por causa o falta grave laboral;
- e) Tener conocimiento y experiencia en derecho administrativo y/o tributario;
- f) No tener vínculo de parentesco con el Ejecutor, hasta el cuarto grado de consanguinidad y/o segundo de afinidad;
- g) No tener ninguna otra incompatibilidad señalada por ley.

6.2 Tratándose de Municipalidades que no estén ubicadas en las provincias de Lima y Callao, así como en las capitales de provincias y departamentos, no será exigible el requisito establecido en el literal b) precedente, bastando que el Auxiliar tenga un año de instrucción superior o su equivalente en semestres.

Artículo 7.- Designación y remuneración.

- 7.1 La designación del Ejecutor como la del Auxiliar se efectuará mediante concurso público de méritos.(*)
- 7.2 Tanto el Ejecutor como el Auxiliar ingresarán como funcionarios de la Entidad a la cual representan y ejercerán su cargo a tiempo completo y dedicación exclusiva.
- 7.3 El Ejecutor y el Auxiliar percibirán una remuneración de carácter permanente, encontrándose impedidos de percibir comisiones, porcentajes o participaciones cuyo cálculo se haga en base a los montos recuperados en los Procedimientos a su cargo.(**)

(*) De conformidad con la Sexta Disposición Final de la Ley N° 27038, publicada el 31-12-98, lo dispuesto en el numeral 7.1, no es de aplicación a los Organos de la Administración Tributaria cuyo personal, incluyendo Ejecutores y Auxiliares Coactivos, ingrese mediante Concurso Público.

(**) De conformidad con el Artículo 1 de la Ley N° 27204, publicada el 26-11-99, precisase que el Ejecutor y el Auxiliar Coactivo son funcionarios nombrados o contratados, según el régimen laboral de la Entidad a la cual representan, y su designación, en los términos señalados en este Artículo, no implica que dichos cargos sean de confianza.

CAPITULO II

PROCEDIMIENTO DE EJECUCION COACTIVA DE OBLIGACIONES NO TRIBUTARIAS

Artículo 8.- Ambito de aplicación.

El presente capítulo es de aplicación exclusiva para la ejecución de Obligaciones no tributarias exigibles coactivamente, provenientes de relaciones jurídicas de derecho público.

Artículo 9.- Exigibilidad de la Obligación.

9.1 Se considera Obligación exigible coactivamente a la establecida mediante acto administrativo emitido conforme a ley, debidamente notificado y que no haya sido objeto de recurso impugnatorio alguno en la vía administrativa, dentro de los plazos de ley o en el que hubiere recaído resolución firme confirmando la Obligación. También serán exigibles en el mismo Procedimiento las costas y gastos en que la Entidad hubiere incurrido durante la tramitación de dicho Procedimiento.

9.2 También serán ejecutadas conforme a ley, las garantías otorgadas a favor de la Entidad, dentro del Procedimiento establecido en la presente norma, cuando corresponda.

Artículo 10.- Costas.

10.1. El Ejecutor, bajo responsabilidad, liquidará las costas ciñéndose al arancel de costas procesales aprobado conforme a lo dispuesto por la presente ley. En caso de incumplimiento, el Obligado podrá exigir de manera solidaria, al Ejecutor, Auxiliar o la Entidad la devolución de cualquier exceso, incluyendo los intereses correspondientes.

CONCORDANCIAS: R.M. N° 186-2003-PRODUCE

10.2. En ningún caso se efectuará cobro de costas y gastos cuando la cobranza se hubiera iniciado indebidamente en contravención de esta ley.

Artículo 11.- Cobranzas onerosas.

Teniendo como base el costo del Procedimiento que establezca la Entidad y por economía procesal, no se iniciará Procedimientos respecto de aquellas deudas que, por su monto, resulten onerosas, quedando expedito el derecho de la Entidad a iniciar el Procedimiento por acumulación de dichas deudas, cuando así lo estime pertinente.

Artículo 12.- Actos de ejecución forzosa.

Los actos de ejecución forzosa regulados en el presente capítulo son los siguientes:

- a) Cobro de ingresos públicos distintos a los tributarios, nacidos en virtud de una relación jurídica regida por el derecho público, siempre que corresponda a las obligaciones a favor de cualquier Entidad, proveniente de sus bienes, derechos o servicios distintos de las obligaciones comerciales o civiles y demás del derecho privado;
- b) Cobro de multas administrativas distintas a las tributarias, y obligaciones económicas provenientes de sanciones impuestas por el Poder Judicial;
- c) Demoliciones, construcciones de cercos o similares; reparaciones urgentes en edificios, salas de espectáculos o locales públicos, clausura de locales o servicios; y, adecuación a

reglamentos de urbanización o disposiciones municipales o similares, salvo regímenes especiales;

- d) Todo acto de coerción para cobro o ejecución de obras, suspensiones, paralizaciones, modificación o destrucción de las mismas que provengan de actos administrativos de cualquier Entidad, excepto regímenes especiales.

Artículo 13.- Medidas cautelares previas.

- 13.1 La Entidad, previa notificación del acto administrativo que sirve de título para el cumplimiento de la Obligación y aunque se encuentre en trámite recurso impugnatorio interpuesto por el Obligado, en forma excepcional y cuando existan razones que permitan objetivamente presumir que la cobranza coactiva puede devenir en infructuosa, podrá disponer que el Ejecutor trabaje como medida cautelar previa cualquiera de las establecidas en el Artículo 33 de la presente ley, por la suma que satisfaga la deuda en cobranza.
- 13.2. Las medidas cautelares previas deberán sustentarse mediante el correspondiente acto administrativo y constar en resolución motivada que determina la Obligación, debidamente notificada.
- 13.3. La medida cautelar previa dispuesta no podrá exceder del plazo de treinta (30) días hábiles. Vencido dicho plazo la medida caducará, salvo que se hubiere interpuesto recurso impugnatorio, en cuyo caso se podrá prorrogar por un plazo máximo de treinta (30) días hábiles.
- 13.4. Las medidas cautelares previas trabadas antes del inicio del Procedimiento no podrán ser ejecutadas, en tanto no se conviertan en definitivas, luego de iniciado dicho Procedimiento y vencido el plazo a que se refiere el Artículo 14 de la presente ley, siempre que se cumpla con las demás formalidades.
- 13.5. Mediante medida cautelar previa no se podrá disponer la captura de vehículos motorizados.
- 13.6. El Ejecutor levantará la medida cautelar previa si el Obligado otorga carta fianza bancaria o presenta alguna otra garantía que, a criterio de la Entidad, sea suficiente para garantizar el monto por el cual se trabó la medida.
- 13.7. El Ejecutor, por disposición de la Entidad, podrá ejecutar las medidas y disposiciones necesarias en caso de ejecución de obra o demolición o reparaciones urgentes o clausura de locales públicos, o actos de coerción o ejecución forzosa, cuando esté en peligro la salud, higiene o seguridad pública.

Artículo 14.- Inicio del Procedimiento.

El Procedimiento es iniciado por el Ejecutor mediante la notificación al Obligado de la Resolución de Ejecución Coactiva, la que contiene un mandato de cumplimiento de una Obligación dentro del plazo de siete (7) días hábiles de notificado, bajo apercibimiento de dictarse alguna medida cautelar o de iniciarse la ejecución forzada de las mismas en caso éstas ya se hubieran dictado en base a lo dispuesto por el Artículo 17 de la presente ley.

Artículo 15.- Resolución de Ejecución Coactiva.

15.1. La Resolución de Ejecución Coactiva deberá contener, bajo sanción de nulidad, los siguientes requisitos:

- a) La indicación del lugar y fecha en que se expide;
- b) El número de orden que le corresponde dentro del expediente o del cuaderno en que expide;
- c) El nombre del Obligado;
- d) La identificación de la resolución o acto administrativo generador de la Obligación, debidamente notificado, así como la indicación expresa del cumplimiento de la obligación en el plazo de 7 días;
- e) El monto total de la deuda objeto de la cobranza, indicando detalladamente la cuantía de la multa administrativa, así como los intereses; o, en su caso, la especificación de la obligación de hacer o no hacer objeto del Procedimiento;
- f) La base legal en que se sustenta; y,
- g) La suscripción del Ejecutor y del Auxiliar respectivo.

15.2. La resolución de ejecución coactiva irá acompañada de copia de la resolución administrativa a que se refiere el literal d) del numeral anterior.

Artículo 16.- Suspensión del Procedimiento.

16.1. Ninguna autoridad ni órgano administrativo o político podrá suspender el Procedimiento, con excepción del Ejecutor que deberá hacerlo, bajo responsabilidad, cuando:

- a) La deuda haya quedado extinguida o la obligación haya sido cumplida;
- b) La deuda u obligación esté prescrita;
- c) La acción se siga contra persona distinta al Obligado;
- d) Se haya omitido la notificación al Obligado, del acto administrativo que sirve de título para la ejecución;
- e) Se encuentre en trámite recurso impugnatorio de reconsideración, apelación o revisión, presentado dentro de los plazos de ley, contra el acto administrativo que sirve de título para la ejecución;
- f) Exista convenio de liquidación judicial o extrajudicial o acuerdo de acreedores, de conformidad con las normas legales pertinentes o cuando el Obligado haya sido declarado en quiebra;
- g) Exista resolución concediendo aplazamiento y/o fraccionamiento de pago; y,
- h) Cuando se trate de empresas en proceso de reestructuración patrimonial al amparo del Decreto Legislativo N° 845, Ley de Reestructuración Patrimonial, o estén comprendidas dentro de los alcances del Decreto Ley N° 25604.

- 16.2. Además del Ejecutor, podrá disponer la suspensión del Procedimiento el Poder Judicial, sólo cuando dentro de un proceso de acción de amparo o de demanda contencioso administrativa, exista medida cautelar firme.)(*)(**)

(*) Este numeral será modificado por la Unica Disposición Modificatoria de la Ley N° 27584 publicada el 07-12-2001. La Ley en mención entrará en vigencia a los 30 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial. De conformidad con el Artículo 1 del Decreto de Urgencia N° 136-2001 publicado el 21-12-2001, se amplía el plazo de entrada en vigencia en 180 días.

(**) De conformidad con el Artículos 4 de la Ley N° 27684 se deroga el Decreto de Urgencia N° 136-2001, y conforme al Artículo 5 de la citada Ley, se dispone la vigencia de la Ley 27584, a los 30 días posteriores a la publicación de la Ley 27684, efectuada el 16-03-2002, consiguientemente queda modificado el presente numeral, siendo el nuevo texto el siguiente:

“16.2 Además del Ejecutor podrá disponer la suspensión del procedimiento el Poder Judicial, sólo cuando dentro de un proceso de amparo o contencioso administrativo, exista medida cautelar”.

- 16.3. El Obligado podrá solicitar la suspensión del Procedimiento siempre que se fundamente en alguna de las causales previstas en el presente artículo, presentando al Ejecutor las pruebas correspondientes.

- 16.4. El Ejecutor deberá pronunciarse expresamente sobre lo solicitado, dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes. Vencido dicho plazo sin que medie pronunciamiento expreso, el Ejecutor estará obligado a suspender el Procedimiento, cuando el Obligado acredite el silencio administrativo con el cargo de recepción de su solicitud.(*)

(*) De conformidad con el Artículo 1 de la Resolución Ministerial N° 142-2001-TR publicada el 01-08-2001, se precisa que el Ejecutor Coactivo del Ministerio de Trabajo y Promoción Social tiene un plazo de ocho (8) días hábiles para emitir la Resolución que resuelve la solicitud de suspensión del procedimiento.

- 16.5. Suspendido el Procedimiento, se procederá al levantamiento de las medidas cautelares que se hubieran trabado.

Artículo 17.- Medidas Cautelares.

- 17.1. Vencido el plazo de siete (7) días hábiles a que se refiere el Artículo 14 sin que el Obligado haya cumplido con el mandato contenido en la Resolución de Ejecución Coactiva, el Ejecutor podrá disponer se traben cualquiera de las medidas cautelares establecidas en el Artículo 33 de la presente ley, o, en su caso, mandará a ejecutar forzosamente la obligación de hacer o no hacer. El Obligado deberá asumir los gastos en los que haya incurrido la Entidad, para llevar a cabo el Procedimiento.

- 17.2. Cuando se trate de embargo en forma de inscripción, el importe de las tasas registrales u otros derechos que se cobren por la anotación en el Registro Público u otro Registro, deberá ser pagado por:

- a) La Entidad, con el producto del remate, luego de obtenido éste, o cuando el embargo se hubiese trabado indebidamente, o;
- b) El Obligado, con ocasión del levantamiento de la medida.

Artículo 18.- Obligación y responsabilidad del tercero.

- 18.1. El tercero no podrá informar al Obligado de la ejecución de la medida cautelar hasta que se realice la misma. Si el tercero niega la existencia de créditos y/o bienes, aún cuando éstos existan, estará obligado a pagar el monto que omitió retener, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiera lugar.
- 18.2. Asimismo, si el tercero incumple la orden de retener y paga al Obligado o a un designado por cuenta de aquél, estará obligado a pagar a la Entidad el monto que debió retener.
- 18.3. En los casos a que se refieren los dos párrafos precedentes, sólo se podrá imputar responsabilidad solidaria al tercero mediante la correspondiente resolución emitida por el órgano competente de la Entidad, por el monto que omitió retener.
- 18.4. La medida se mantendrá por el monto que el Ejecutar ordenó retener al tercero y hasta su entrega al Ejecutor.
- 18.5. En caso que el embargo no cubra la deuda, podrá comprender nuevas cuentas, depósitos, custodia u otros de propiedad del Obligado, la que no deberá exceder la suma adeudada.

Artículo 19.- Descerraje.

El Ejecutor sólo podrá hacer uso de medidas como el descerraje o similares previa autorización judicial, cuando medien circunstancias que impidan el desarrollo de las diligencias, y siempre que dicha situación sea constatada por personal de las fuerzas policiales. Para tal efecto, el Ejecutor deberá cursar solicitud motivada ante cualquier Juez Especializado en lo Civil, quien debe resolver en el término de veinticuatro (24) horas, sin correr traslado a la otra parte, bajo responsabilidad.

Artículo 20.- Tercería de propiedad.

- 20.1. El tercero que alegue la propiedad del bien o bienes embargados podrá interponer tercería de propiedad ante el Ejecutor, en cualquier momento antes de que se inicie el remate del bien.
- 20.2. La tercería de propiedad se tramitará de acuerdo con las siguientes reglas:
 - 20.2.1. Sólo será admitida si el tercero prueba su derecho con documento privado de fecha cierta, documento público u otro documento, que acredite fehacientemente la propiedad de los bienes antes de haberse trabado la medida cautelar.
 - 20.2.2. Admitida la tercería de propiedad, el Ejecutor suspenderá el remate de los bienes objeto de la medida y correrá traslado de la tercería al Obligado para que la absuelva en un plazo no mayor de cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación. Vencido el plazo, con la contestación del Obligado o sin ella, el Ejecutor resolverá la tercería dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, bajo responsabilidad.
 - 20.2.3. La resolución dictada por el Ejecutar agota la vía administrativa, pudiendo las partes contradecir dicha resolución ante el Poder Judicial.
- 20.3. En todo lo no previsto por este artículo serán de aplicación las normas pertinentes, respecto al trámite de tercería, contenidas en el Código Procesal Civil.

Artículo 21.- Tasación y remate.

- 21.1. La tasación y remate de los bienes embargados, se efectuará de acuerdo a las normas que para el caso establece el Código Procesal Civil.
- 21.2. Del producto del remate, el Ejecutor cobrará el monto de la deuda debidamente actualizada, además de las costas y gastos respectivos, entregando al Obligado y/o al tercero, de ser el caso, el remanente resultante.
- 21.3. El martillero designado para conducir el remate deberá emitir una póliza de adjudicación, la cual deberá contener los requisitos establecidos en las normas sobre comprobantes de pago, de modo que garanticen al adjudicatario sustentar gasto o costo para efecto tributario y/o utilizar el crédito fiscal o el crédito deducible.

Artículo 22.- Responsabilidad.

Sin perjuicio de la responsabilidad penal y/o administrativa que corresponda, tanto el Ejecutor como el Auxiliar y la Entidad, serán responsables solidarios civilmente por el perjuicio que se cause, en los siguientes casos:

- a) Cuando se inicie un Procedimiento sin que exista acto o resolución administrativa que determine la Obligación;
- b) Cuando se inicie un Procedimiento sin que el acto o resolución administrativa que determine la Obligación hubiese sido debidamente notificado;
- c) Cuando el Procedimiento se inicie sin esperar el vencimiento del plazo fijado por ley, para impugnar el acto o la resolución administrativa que determine la Obligación;
- d) Cuando no se hubiese suspendido el Procedimiento a pesar que el Obligado hubiese probado fehaciente y oportunamente el silencio administrativo positivo;
- e) Cuando no levante la orden de retención sobre las cantidades retenidas en exceso, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a la notificación cursada por el agente retenedor;
- f) Cuando ejecute las medidas cautelares y/o las garantías ofrecidas en contravención a lo dispuesto en la presente ley;
- g) Cuando el monto obtenido por la ejecución de las garantías no sea destinado a la cancelación o amortización de la deuda;
- h) Cuando se incumpla con lo dispuesto por el Tribunal Fiscal, o en los casos que corresponda conforme a ley; y,
- i) Cuando se incumpla con el procedimiento establecido para la tercería de propiedad a que se refiere la presente ley.

Artículo 23.- Revisión judicial del Procedimiento.

- 23.1. Sólo después de concluido el Procedimiento, el Obligado podrá interponer demanda ante la Corte Superior dentro de un plazo de quince (15) días hábiles de notificada la resolución que pone fin al Procedimiento.

- 23.2. Al resolver, la Corte Superior examinará únicamente si se ha tramitado el Procedimiento conforme a ley, sin que pueda entrar al análisis del fondo del asunto o de la procedencia de la cobranza o, en su caso, de la procedencia de la obligación de hacer o no hacer.

CAPITULO III

PROCEDIMIENTO DE COBRANZA COACTIVA PARA OBLIGACIONES TRIBUTARIAS DE LOS GOBIERNOS LOCALES

Artículo 24.- Ambito de aplicación.

Las normas contenidas en el presente capítulo se aplicarán exclusivamente al Procedimiento correspondiente a obligaciones tributarias a cargo de los Gobiernos Locales.

Artículo 25.- Deuda exigible coactivamente.

25.1. Se considera deuda exigible:

- a) La establecida mediante Resolución de Determinación o de Multa, emitida por la Entidad conforme a ley, debidamente notificada y no reclamada en el plazo de ley;
- b) La establecida por resolución debidamente notificada y no apelada en el plazo de ley, o por Resolución del Tribunal Fiscal;
- c) Aquella constituida por las cuotas de amortización de la deuda tributaria materia de aplazamiento y/o fraccionamiento pendientes de pago, cuando se incumplan las condiciones bajo las cuales se otorgó ese beneficio, siempre y cuando se haya cumplido con notificar al deudor la resolución que declare la pérdida del beneficio de fraccionamiento y no se hubiera interpuesto recurso impugnatorio dentro del plazo de ley; y,
- d) La que conste en una Orden de Pago emitida conforme a ley.

25.2 La Administración Tributaria de los Gobiernos Locales únicamente emitirá Ordenes de Pago en los casos establecidos en los numerales 1 y 3 del Artículo 78 del Código Tributario. Para los demás supuestos deberá emitir Resoluciones de Determinación.

25.3. El Ejecutor tiene, asimismo, la facultad de ejecutar las garantías otorgadas a favor de la Entidad por los deudores tributarios y/o terceros, cuando corresponda, con arreglo al Procedimiento establecido por la ley de la materia.

25.4. También serán exigibles en el mismo Procedimiento las costas y los gastos en que la Entidad hubiera incurrido en la cobranza coactiva de las deudas tributarias.

Artículo 26.- Costas.

26.1. El Ejecutor, bajo responsabilidad, liquidará las costas ciñéndose al arancel de costas procesales aprobado conforme a lo dispuesto por la presente ley. En caso de incumplimiento, el Obligado podrá exigir, de manera solidaria, al Ejecutor, Auxiliar o la Entidad la devolución de cualquier exceso, incluyendo los intereses correspondientes.

- 26.2 En ningún caso se efectuará cobro de costas y gastos cuando la cobranza se hubiera iniciado indebidamente en contravención de esta ley.

Artículo 27.- Cobranzas onerosas.

Teniendo como base el costo del Procedimiento que establezca la Entidad y por economía procesal, no se iniciarán Procedimientos respecto de aquellas deudas que, por su monto, resulten onerosas, quedando expedito el derecho de la Entidad a iniciar el Procedimiento por acumulación de dichas deudas, cuando así lo estime pertinente.

Artículo 28.- Medidas cautelares previas.

- 28.1. Los Ejecutores podrán trabar medidas cautelares previas para garantizar el pago de las deudas tributarias, ciñéndose estrictamente a lo dispuesto en el Artículo 13 de la presente ley.
- 28.2. En ningún caso los Ejecutores de los Gobiernos Locales podrán aplicar lo dispuesto por los Artículos 56, 57 y 58 del Código Tributario.
- 28.3. El Ejecutor levantará la medida cautelar previa si el Obligado otorga carta fianza bancaria o presenta alguna otra garantía que, a criterio de la Entidad, sea suficiente para garantizar el monto por el cual se trabó la medida.

Artículo 29.- Inicio del Procedimiento.

El Procedimiento es iniciado por el Ejecutor mediante la notificación al Obligado de la Resolución de Ejecución Coactiva, la que contiene un mandato de cumplimiento de la obligación exigible coactivamente, dentro del plazo de siete (7) días hábiles de notificado, bajo apercibimiento de dictarse alguna medida cautelar.

Artículo 30.- Resolución de Ejecución Coactiva

La Resolución de Ejecución Coactiva deberá contener los mismos requisitos señalados en el Artículo 15 de la presente ley.

Artículo 31.- Suspensión del Procedimiento.

- 31.1 Además de las causales de suspensión que prevé el Artículo 16 de la presente ley, el Ejecutor, bajo responsabilidad, también deberá suspender el Procedimiento en los siguientes casos:
- a) Cuando existiera a favor del interesado anticipos o pagos a cuenta del mismo tributo, realizados en exceso, que no se encuentren prescritos;
 - b) Cuando lo disponga el Tribunal Fiscal, conforme a lo dispuesto en el Artículo 38; y,
 - c) Cuando se haya presentado, dentro de los plazos de ley, recurso impugnatorio de reclamación; de apelación ante la Municipalidad Provincial de ser el caso; apelación ante el Tribunal Fiscal o demanda contencioso administrativa que se encontrara en trámite.

- 31.2. Excepcionalmente, tratándose de Ordenes de Pago y cuando medien circunstancias que evidencien que la cobranza pueda ser improcedente, la Entidad debe admitir la reclamación sin pago previo, siempre que ésta sea presentada dentro del plazo de veinte días hábiles siguientes al de la notificación de la Orden de Pago, suspendiendo la cobranza coactiva hasta que la deuda sea exigible coactivamente.
- 31.3. En los casos en que se hubiera trabado embargo y se disponga la suspensión del Procedimiento, procederá el levantamiento de las medidas cautelares que se hubieren trabado.
- 31.4. Además del Ejecutor, el Poder Judicial podrá disponer la suspensión del Procedimiento sólo cuando dentro de un proceso de acción de amparo, exista medida cautelar firme.
- 31.5. El Obligado podrá solicitar la suspensión del Procedimiento, siempre que se fundamente en alguna de las causales previstas en el presente artículo o en el Artículo 19 de la presente ley, presentando al Ejecutor las pruebas correspondientes.
- 31.6. El Ejecutor deberá pronunciarse expresamente sobre lo solicitado, dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes. Vencido dicho plazo sin que medie pronunciamiento expreso, el Ejecutor está obligado a suspender el Procedimiento, cuando el Obligado acredite el silencio administrativo con el cargo de recepción de su solicitud.
- 31.7. Suspendido el Procedimiento, se procederá al levantamiento de las medidas cautelares que se hubieran trabado.

Artículo 32.- Medidas Cautelares

Vencido el plazo a que se refiere el Artículo 29 de la presente ley, el Ejecutor podrá disponer se traben como medidas cautelares cualquiera de las previstas en el siguiente artículo. Para tal efecto:

- a) Notificará las medidas cautelares, las que surtirán sus efectos desde el momento de su recepción; y,
- b) Señalará cualesquiera de los bienes y/o derechos del Obligado, aún cuando se encuentren en poder de un tercero.

Artículo 33.- Formas de Embargo.

Las formas de embargo que podrá trabar el Ejecutor son las siguientes:

- a) En forma de intervención en recaudación, en información o en administración de bienes, debiendo entenderse con el representante de la empresa o negocio;
- b) En forma de depósito o secuestro conservativo, el que se ejecutará sobre los bienes que se encuentren en cualquier establecimiento, inclusive los comerciales o industriales u oficinas de profesionales independientes, para lo cual el Ejecutor podrá designar como depositario de los bienes al Obligado, a un tercero o a la Entidad.

Por excepción, respecto de bienes conformantes de una unidad de producción o comercio de una empresa, sólo se podrá trabar embargo en forma de depósito con extracción de bienes aisladamente, en tanto no se afecte el proceso de producción o comercio del Obligado.

Cuando se trate de bienes inmuebles no inscritos en Registros Públicos, el Ejecutor podrá trabar embargo en forma de depósito respecto de los citados bienes, debiendo nombrar al Obligado como depositario;

- c) En forma de inscripción, debiendo anotarse en el Registro Público u otro registro, según corresponda. El importe de las tasas registrales u otros derechos, deberán ser pagados por la Entidad, con el producto del remate, luego de obtenido éste, o por el Obligado con ocasión del levantamiento de la medida, salvo que ésta haya sido trabada en forma indebida;
- d) En forma de retención, en cuyo caso recae sobre los bienes, valores y fondos en cuentas corrientes, depósitos, custodia y otros, así como sobre los derechos de crédito de los cuales el Obligado sea titular, que se encuentren en poder de terceros.

La medida podrá ejecutarse mediante la diligencia de toma de dicho o notificando al tercero a efectos que se retenga el pago a la orden de la Entidad. En ambos casos, el tercero se encuentra obligado a poner en conocimiento del Ejecutor la retención o la imposibilidad de ésta en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles de notificada.

Artículo 34.- Obligación y responsabilidad del tercero.

Para efectos de determinar la obligación y responsabilidad del tercero se aplicará lo dispuesto en el Artículo 18 de la presente ley, mediante la emisión de la Resolución de Determinación correspondiente.

Artículo 35.- Descerraje.

Para efectos de la aplicación de la medida del descerraje, se aplicará lo dispuesto en el Artículo 19 de la presente ley.

Artículo 36.- Tercería de Propiedad.

Para el trámite de la tercería de propiedad, se seguirá el procedimiento establecido en el Artículo 20 de la presente ley, excepto en lo referente al agotamiento de la vía administrativa, el que sólo se producirá con la resolución emitida por el Tribunal Fiscal, ante la apelación interpuesta por el tercerista dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación de la resolución emitida por el Ejecutor. Las partes pueden contradecir dicha resolución ante el Poder Judicial.

Artículo 37.- Tasación y Remate.

La tasación y remate de los bienes embargados, se efectuará de acuerdo a lo establecido en el Artículo 21 de la presente ley.

Artículo 38.- Recurso de queja.

- 38.1. El Obligado podrá interponer recurso de queja ante el Tribunal Fiscal contra las actuaciones o procedimientos del Ejecutor o Auxiliar que lo afecten directamente e infrinjan lo establecido en el presente capítulo.
- 38.2. El Tribunal Fiscal resolverá dentro de los veinte (20) días hábiles de presentado el recurso, pudiendo ordenar la suspensión del Procedimiento o la suspensión de una o más medidas cautelares.

Artículo 39.- Responsabilidad.

La responsabilidad del Ejecutor, del Auxiliar y de la Entidad se determinará de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 22 de la presente ley.

Artículo 40.- Revisión judicial del Procedimiento

La revisión judicial del Procedimiento se regirá de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 23 de la presente ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

Primera.- Arancel de costas procesales.

Cada Gobierno Local aprobará mediante Ordenanza el Arancel de Gastos y Costas Procesales de los Procedimientos, el cual tendrá como tope máximo el que establezca el Ministerio de Economía y Finanzas mediante Resolución Ministerial.

El Poder Ejecutivo aprobará el arancel de Gastos y Costas Procesales de los Procedimientos Coactivos, regulados por esta ley, salvo el de los gobiernos locales, en un plazo de treinta (30) días contados a partir de su vigencia.

Segunda.- Otorgamiento de garantías.

Mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas en un plazo de 60 días, se fijará las condiciones para el otorgamiento de garantías a que se refiere los Artículos 13 y 28 de la presente ley.

Tercera.- Convenios.

Facúltase a las entidades de la Administración Pública para celebrar convenios con el Banco de la Nación o con otras entidades públicas de carácter administrativo a fin de que éstas se encarguen de la tramitación de los procedimientos coactivos.

Cuarta.- Apoyo de autoridades policiales o administrativas.

Para facilitar la cobranza coactiva, las autoridades policiales o administrativas sin costo alguno, prestarán su apoyo inmediato, bajo sanción de destitución.

Quinta.- Suspensión del procedimiento coactivo.

En el procedimiento coactivo de los órganos de la Administración Tributaria distintos a los Gobiernos Locales, el Ejecutor procederá a la suspensión del procedimiento cuando dentro de un proceso de acción de amparo exista medida cautelar firme.

Sexta.- Notificación.

La notificación de los actos administrativos de las entidades de la Administración Pública Nacional, a que se refiere los Capítulos II y III de la presente ley, se realizará:

- a) Por notificación personal con acuse de recibo en el domicilio del Obligado o por correo certificado;
- b) Mediante la publicación, por dos veces consecutivas, en el Diario Oficial y en el diario de la localidad encargado de los avisos judiciales o, en su defecto, en uno de mayor circulación en dicha localidad, cuando el domicilio del Obligado fuera desconocido;
- c) Por carteles, cuando no fuera posible efectuar la notificación de acuerdo a lo señalado en los incisos anteriores.(*)

(*). Esta disposición será derogada por el numeral 4 de la Sexta Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 27444 publicada el 11-04-2001, la misma que entrará en vigencia a los seis meses de publicación.

Sétima.- Adecuación a la Ley.

Las Entidades comprendidas por esta ley, que a la fecha tengan vigentes reglamentos internos para el trámite o ejecución de Procedimientos Coactivos, deberán adecuar las citadas normas a las disposiciones de esta ley en un plazo que no excederá de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley.

Asimismo, procederán a convocar a concurso público de méritos para designar a Ejecutores y Auxiliares. En consecuencia, al término de plazo prescrito en el párrafo anterior, quedará sin efecto la designación de quienes en la actualidad ejerzan dichos cargos. Estos últimos no están impedidos de presentarse al concurso, siempre y cuando reúnan los requisitos de ley.

Se exceptúa de la obligación prevista en el párrafo anterior a las Entidades de la Administración Pública que hayan designado a sus Ejecutores y Auxiliares mediante concurso, siempre y cuando los designados reúnan los requisitos prescritos en los Artículos 4 y 6 de esta ley.(*).

(*). De conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 110-98-EF, publicado el 30-11-98, precisase que el plazo de 60 días establecido en esta Disposición para la adecuación a la norma de los reglamentos internos para trámite o ejecución de Procedimientos Coactivos, así como para la designación de Ejecutores y Auxiliares Coactivos, mediante concurso público de méritos, vence el 18 de diciembre de 1998.; no siendo de aplicación para aquellas entidades cuyo personal, incluyendo Ejecutores y Auxiliares, ingresa mediante Concurso Público bajo cumplimiento de requisitos inherentes al cargo y mantienen un procedimiento de selección y evaluación permanente del mismo.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Normas derogadas

Derógase el Decreto Ley N° 17355, normas modificatorias y demás disposiciones que se opongan a la presente ley.

Segunda.- Aplicación supletoria de otras normas

En todo lo no previsto en la presente ley, se aplicarán supletoriamente las disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado de la Ley de Normas Generales de Procedimientos Administrativos y en el Código Procesal Civil, en lo que resulte pertinente.

Tercera.- Procedimientos en trámite

Los Procedimientos que se encuentren en trámite a partir de la vigencia de la presente ley se adecuarán, bajo responsabilidad del Ejecutor como de la Entidad, a las disposiciones que prevé esta ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los cuatro días del mes de setiembre de mil novecientos noventa y ocho.

VICTOR JOY WAY ROJAS

Presidente del Congreso de la República

RICARDO MARCENARO FRERS

Primer Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiún días del mes de setiembre de mil novecientos noventa y ocho.

ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI

Presidente Constitucional de la República

JORGE BACA CAMPODONICO

Ministro de Economía y Finanzas

ALFREDO QUISPE CORREA

Ministro de Justicia