

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



**“LOS ARANCELES DE ADUANA EN LA IMPORTACIÓN DE
AUTOMÓVILES NUEVOS Y SU INCIDENCIA EN LA
RECAUDACIÓN TRIBUTARIA EN LA PROVINCIA
CONSTITUCIONAL DEL CALLAO EN EL AÑO 2014”**

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

AUTORES:

CANO CHAVARRIA, ROSARIO DENIS
CARRANZA DONGO, WILLIANS JONATHAN
OCHOA JAYO, ISABEL ROXANA

Callao, febrero del 2016

PERU

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACION

MIEMBROS DEL JURADO

MG. CPC. ROSARIO WIELICHE, VICENTE ALVA	PRESIDENTE
MG. CPC. LILIANA RUTH, HUAMÁN RONDÓN	SECRETARIA
CPCC. MANUEL RODOLFO, ROMERO LUYO	VOCAL
CPC. WALTER VICTOR, HUERTAS NIQUEN	MIEMBRO SUPLENTE

ASESOR: .DRA CPC. ANA CECILIA ORDOÑEZ FERRO

N° DE LIBRO	: 01	N° FOLIO : 12.7
N° DE ACTA	: 015-CT-2015-06-FCC/UNAC	
	016-CT-2015-06-FCC/UNAC	
	017-CT-2015-06-FCC/UNAC	
FECHA DE APROBACION	: 15 DE FEBRERO DEL 2016	
RESOLUCION DE SUSTENTACION	: 111-2016-CFCC	

PRESENTACION

SEÑORES MIEMBROS DEL JURADO:

Cumpliendo con las disposiciones del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Nacional del Callao, someto a vuestra consideración el presente trabajo de Investigación Titulado **“LOS ARANCELES DE ADUANAS Y SU INCIDENCIA EN LA RECAUDACION TRIBUTARIA EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008 - 2014”**.

El presente trabajo fue realizado con el propósito de obtener el Título de Contador Público y es producto de una investigación comprometida y continua, la que pretendemos poner al alcance de la institución. Dado los grandes desafíos a los que deben enfrentarse las organizaciones hoy en día, ante un mercado y entorno que cambia en forma continua con innovación y regulación que sugiere un buen tratamiento en sus políticas así como en su aplicación.

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a Dios por permitirnos llegar a este momento en nuestras vidas. A nuestros padres y hermanos por su amor, apoyo y confianza incondicional que nos ofrecieron en todo momento al transcurso de nuestras vidas.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a la Universidad Nacional del Callao, a la Escuela Profesional de Contabilidad, a los maestros que fueron partícipes en nuestra formación académica en el ciclo tesis.

A los asesores de Investigación por sus enseñanzas, recomendaciones y consejos brindados, empezando por el Dr. CPC Manuel Fernández Chaparro y la Dra. CPC Ana Cecilia Ordoñez Ferro, por su apoyo incondicional en el desarrollo del trabajo de investigación.

INDICE

	Pág.
CARÁTULA	
HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACION	III
PRESENTACION	IV
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
INDICE	1
RESUMEN.....	6
ABSTRACT	8
CAPÍTULO I	9
PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	9
1.1 DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA.....	9
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	10
1.2.1. Problema general	10
1.2.2. Problema específico	10
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	11
1.3.1 Objetivo General.....	11
1.3.2 Objetivos Específicos	11
1.4 JUSTIFICACIÓN.....	11
CAPÍTULO II	13
MARCO TEÓRICO	13
2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	13
2.1.1. Tesis Extranjeras	13
2.1.2. Tesis Nacionales	19
2.2 MARCO HISTÓRICO.....	26
2.2.1 Historia de los Arancel	26
2.3 MARCO TEÓRICO	33
2.3.1 La Aduana	33
2.3.2 Aranceles de Aduana	35
2.3.3 Importación automóviles nuevos.....	44

2.4 MARCO LEGAL	48
2.4.1. Nueva Ley General de Aduanas (D.L. N° 1053).	48
2.4.2. Código tributario.	59
2.4.3 Ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo Decreto supremo N° 055-99-EF	61
2.5 MARCO CONCEPTUAL	69
CAPITULO III	73
VARIABLES E HIPOTESIS	73
3.1 VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN	73
3.1.1 Variable Independiente:	73
3.1.2 Variable Dependiente:	73
3.2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	73
3.3 HIPÓTESIS GENERAL E HIPÓTESIS ESPECIFICA	75
3.3.1 Hipótesis General	75
3.3.2 Hipótesis Especifico	75
CAPÍTULO IV	76
METODOLOGÍA	76
4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	76
4.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	77
4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA	79
4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS ..	80
4.5 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS	81
4.6 PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO Y ANÁLISIS DE DATOS.	82
RESULTADOS	83
5.1 RESULTADO DEL PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO	83
CAPÍTULO VI	98
DISCUSION DE RESULTADOS	98
6.1 PRUEBA DE HIPOTESIS	98
6.1.1 HIPÓTESIS GENERAL	98
6.1.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1	102
6.2 CONTRASTACIÓN DE RESULTADOS CON OTROS ESTUDIOS SIMILARES	108

CAPITULO VII.....	115
CONCLUSIONES.....	115
CAPÍTULO VIII	118
RECOMENDACIONES.....	118
CAPÍTULO IX	119
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	119
ANEXOS	129
ANEXO N° 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA	130
ANEXO N° 02: INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2008.....	131
ANEXO N° 03: INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2008-2009	132
ANEXO N° 04: INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2013-2014	133
ANEXO N° 05: INGRESOS TRIBUTARIOS RECAUDADOS POR SUNAT 2008-20014 REGION CALLAO	134

INDICE DE TABLAS

TABLA N° 3.1	OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	73
TABLA N° 5.1	PRUEBA DE KOLMOGOROV-SMIRNOV	83
TABLA N° 5.2	DATA DE AD_VALOREM	85
TABLA N° 5.3	DATA DE IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS	87
TABLA N° 5.4	DATA DE IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO	88
TABLA N° 5.5	PRUEBA DE ANÁLISIS DE VARIANZA PARA LA REGRESIÓN (ANOVA)	90
TABLA N° 5.6	MODELO DE REGRESIÓN – COEFICIENTES (ARANCELES – RECAUDACIÓN)	90
TABLA N° 5.7	PRUEBA DE ANÁLISIS DE VARIANZA PARA LA REGRESIÓN (ANOVA)	92
TABLA N° 5.8	DERECHOS ADUANEROS – RECAUDACION ADUANERA	92
TABLA N° 5.9	RECAUDACION TRIBUTARIA DE LOS DEMAS IMPUESTOS INDIRECTOS (IGV- ISC) EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008-2014	94
TABLA N° 6.1	RESUMEN MODELO REGRESION LINEAL	100
TABLA N° 6.2	MODELO DE T- STUDENT (HIPOTESIS 1)	101
TABLA N° 6.3	RESUMEN MODELO CORRELACION PEARSON	104
TABLA N° 6.4	MODELO DE T-STUDENT (HIPOTESIS 2)	105

INDICE DE GRAFICOS

GRAFICO N° 5.1	Q-Q PLOTT NORMAL DEL AD_VALOREM	84
GRAFICO N° 5.2	COMPORTAMIENTO DEL AD_VALOREM	85
GRAFICO N° 5.3	Q-Q PLOTT NORMAL DE IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS	86
GRAFICO N° 5.4	COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS	87
GRAFICA N° 5.5	Q-Q NORMAL DE IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO	88
GRAFICA N° 5.6	COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO	89
GRAFICO N° 5.7	COMPORTAMIENTO DEL ARANCEL FRENTE A LA RECAUDACION	91
GRAFICO N° 5.8	P-P NORMAL DE REGRESION RESIDIO TRIPIFICADO	91
GRAFICO N° 5.9	COMPORTAMIENTO DE LOS DERECHOS ADUANEROS FRENTE A LAS RECAUDACION ADUANERA	93
GRAFICO N° 5.10	RECAUDACION TRIBUTARIA DEL IMPUESTO DE IMPORTACION (IGV) EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008-2014	95
GRAFICO N° 5.11	RECAUDACION TRIBUTARIA DEL IMPUESTO DE IMPORTACIÓN (ISC) EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008-2014	96
GRAFICO N° 6.1	COMPORTAMIENTO DEL ARANCEL FRENTE A LA RECAUDACION	99
GRAFICO N° 6.2	COMPORTAMIENTO DE LOS DERECHOS ARANCELARIOS FRENTE A LA RECAUDACION ADUANERA	102
GRAFICO N° 6.3	COMPORTAMIENTO DE LAS NORMAS LEGALES APLICADOS A LOS DEMÁS IMPUESTOS INDIRECTOS (IGV-ISC)	107

RESUMEN

La presente tesis: “LOS ARANCELES DE ADUANA Y SU INCIDENCIA EN LA RECAUDACION TRIBUTARIA EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008-2014”; es un tema importante que cobra interés en estos tiempos, debido a la firma del TLC y el crecimiento económico; siendo los aranceles de aduana un instrumento principal del comercio exterior que proporciona ingresos al estado lo que influye positivamente en la recaudación tributaria, lo que nos motivó aplicar técnicas de recolección de datos, mediante el uso de datos estadísticos, elaborado con información sacada de la memoria anual de la SUNAT, vinculadas a los indicadores de las dos variables (Aranceles de aduana y Recaudación tributaria) y enfocándonos netamente en la importación de automóviles nuevos de los años 2008-2014.

Respecto a la estructura de la tesis, ésta comprende desde el planteamiento del problema, marco teórico, variables e hipótesis, metodología, resultados, discusión de resultados terminando con las conclusiones y recomendaciones; sustentada por amplia fuente de información de diferentes autores de nuestro país y de otros países, quienes con sus aportes ayudaron a esclarecer las dudas que se tuvo; en lo que corresponde a los aranceles de aduana y la recaudación tributaria, siendo los dos positivos; debido a que proporcionan ingresos que ayudan a cubrir las necesidades del país.

Los resultados del trabajo nos mostraron que los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la provincia

Constitucional del Callao 2008-2014 debido a que existe una dependencia directa. Observamos también que la SUNAT, ente encargado de la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera, cuenta con puntos débiles que deben de ser tratados para su mejora; por lo cual establecimos recomendaciones.

ABSTRACT

This thesis: "CUSTOMS TARIFFS AND ITS IMPACT ON REVENUE IN THE CONSTITUTIONAL PROVINCE THE CALLAO 2008-2014"; It is an important issue that charges interest at this time in the constitutional province of Callao; because the FTA and economic growth; Customs tariffs remain a major instrument of foreign trade provides revenue to the state which positively affects tax collection, which motivated us to apply data collection techniques, using statistical data, based on information taken from memory annual SUNAT, linked to indicators of the two variables (customs Duties and tax Collection) and focusing purely on the import of new cars in the years 2008-2014.

Regarding the structure of the thesis , it comprises from the problem statement, theoretical framework, variables and assumptions , methodology, results , discussion of results ending with conclusions and recommendations; supported by comprehensive source of information of different authors from our country and other countries , who with their contributions helped to clarify the doubts that had ; As it relates to customs duties and tax revenue , both being positive for the country ; because they provide income to help meet the country's needs.

The results of the study showed us that customs duties on imports affect positively in tax collection in the constitutional province of Callao 2008-2014 because there is a direct dependence. We also note that the SUNAT body responsible for inspection and enforcement of customs policy has weaknesses that need to be addressed for improvement; so we set recommendations.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria tiene como finalidad la implementación, la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte, facilitando las actividades aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales.

El sector automotor peruano ha sufrido diversos cambios que han influenciado la oferta y demanda de vehículos nuevos debido a las rebajas arancelarias, al crecimiento de la economía, al TLC y a las restricciones de importación de automóviles usados (tasas arancelarias elevadas del 30%), lo que exigió la mejora del poder adquisitivo de la población, las crecientes facilidades crediticias y las condiciones cada vez más accesibles a la compra de automóviles nuevos.

Vimos que las principales trabas en las transacciones comerciales en la importación se representa de manera directa en aduanas y en sus procedimientos poco adecuados, que con el fin de disminuir los tiempos de desaduanaje, establece un sistema aleatorio basado en 3 canales; que lejos de garantizar la eficacia y la eficiencia de dicho control ponen en vulnerabilidad para la comisión

de fraudes. Otros puntos a superar son: el poco uso de controles basados en auditorias y evaluación de riesgos, la falta de modernización, las restricciones financieras, la deficiente infraestructura física, entre otros temas que frenan el flujo de las importaciones.

La recaudación tributaria pese a que es buena, no es la adecuada, por cuanto es importante diseñar procesos y procedimientos que permitan recaudar los tributos para alcanzar el máximo de metas trazadas por el estado.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema general

- ¿De qué manera los aranceles de aduana en la importación inciden en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014?

1.2.2. Problema específico

- ¿De qué manera los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014?
- ¿De qué manera las normas legales aplicadas a la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la Provincia Constitucional del Callao 2008 – 2014?

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo General

Analizar la incidencia de los aranceles de aduana en la importación en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Analizar cómo los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014.
- Analizar como las normas legales aplicadas a la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014.

1.4 JUSTIFICACIÓN

La Administración de Aduanas constituye uno de las piezas fundamentales de la eficiencia de los intercambios internacionales, pues ella gestiona todos los envíos e ingresos de mercancía con el fin de garantizar el cumplimiento de las normativas nacionales y de las normas internacionales multilaterales que rigen los intercambios comerciales.

Nuestra investigación se justifica por su carácter práctico, ya que se derivaran recomendaciones que se van a poder utilizar para mejorar los procesos y las limitaciones en la importación de automóviles nuevos, aportando soluciones a

problemas que afecten a la capacidad del país de conectarse con mercados mundiales y promover el crecimiento económico.

1.5 IMPORTANCIA

Este trabajo podrá ser tomado como referencia para llevar a cabo un adecuado control, recaudación y fiscalización de la actividad aduanera al importar automóviles nuevos utilizando los recursos adecuados tanto en infraestructura, tecnología y personal. Así mismo es importante porque permitirá plasmar la formación académica y experiencia profesional en un documento de este tipo. Los resultados encontrados van a permitir plantear una posible solución a la problemática existente en la importación aportando procedimientos adecuados de manera significativa a la sociedad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1. Tesis Extranjeras

Carrillo Giler, Juan Jacobo, Ecuador (2014), en la tesis *Restricciones a las Importaciones de Vehículos y su Impacto en la Recaudación de IVA e ICE a las Importaciones, periodo 2010 – 2012*, nos dice: El sector automotriz es importante para el Estado ecuatoriano, debido a que genera ingresos mediante el cobro de impuestos y aranceles, los cuales son de mucha utilidad para los objetivos que debe cumplir el gobierno especialmente en la parte social.

Sin embargo, así como este sector genera ingresos al estado, también origina fuentes de empleo, a las cuales muchos ecuatorianos se pueden acoger; es decir, este sector impulsa el desarrollo productivo del Ecuador y de igual manera contribuye con la reducción del índice de desempleo y subempleo.

El rol de la industria automotriz es vital en la economía ecuatoriana, porque es generadora de empleo; se encuentra que, el 2.5% del personal ocupado en la industria manufacturera pertenece a la industria automotriz siendo el sector de mayor aporte el de fabricación de vehículos automotores.

El otro componente del sector automotriz ecuatoriano, es la importación, que se diferencia del ensamblaje de autos, porque el vehículo llega al país, completamente terminado, es decir, para ser enviado al concesionario respectivo para su posterior venta al consumidor final.

La coyuntura actual, en la que se encuentra el Ecuador, es un proceso de transición histórica, con un cambio de modelo económico que gira de manera central en una participación más activa del estado, obliga al gobierno a implantar medidas que permitan acrecentar el rubro de recaudaciones tributarias para financiar sus políticas de gasto público y; a su vez, tratar de lograr, mediante una reforma integral al sistema tributario, una mejor y más justa distribución de la riqueza.

Conclusiones: En el periodo de estudio, las recaudaciones por concepto de impuesto al valor agregado (IVA) e impuesto a los consumos especiales (ICE) aumentaron, reflejando que a pesar de las restricciones a la importación de vehículos este mercado tiene buena acogida por parte de muchos ecuatorianos. Así mismo, se pudo observar que la marca con mayor aceptación en el mercado ecuatoriano es la Chevrolet, debido a su calidad, precio y fácil consecución de repuestos y la segunda marca con mayor aceptación es la Hyundai, dado que estos carros surcoreanos tienen precios similares a la Chevrolet, pero menos variedad de vehículos.

Otra conclusión a la que llega el investigador es que el sector automotriz en Ecuador cuenta con un marco regulatorio que vela por el interés del estado, así como también protege la industria nacional en lo que respecta al ensamblaje de vehículos.

Olivares León, Liseth, Venezuela (2006), en la tesis *Impacto de las Barreras Arancelarias en las Empresas Importadoras de Neumáticos del Estado Mérida (para optar el Título de Especialista en Tributos)* nos dice: El arancel de aduanas tiene la virtud de ser un instrumento regulador del comercio exterior venezolano y debe adaptarse a la dinámica que experimentan los intercambios internacionales, así como las condiciones de producción y comercio del país; esto indica que la importancia de este instrumento es el de facilitar el comercio internacional, establecer o eliminar medidas arancelarias, según convenga a la política comercial del país, en determinado momento”.

También el arancel de aduanas al recoger el sistema armonizado el cual se define de acuerdo a la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (1986) como: “Una nomenclatura polivalente de seis dígitos para bienes transportables, que satisface simultáneamente las necesidades de las autoridades aduaneras, de los especialistas en estadísticas del comercio exterior o de la producción de los transportistas y de los productores.”

Es de gran importancia destacar que en la política comercial venezolana, el Ejecutivo Nacional decidió como parte de la estrategia económica adoptada mediante decreto 239 de fecha 24-05-89 implantar un programa de reforma comercial orientada a tener efectos tanto sobre el sector interno como externo.

Las medidas adoptadas en la política arancelaria fueron las siguientes:

- Supresión de los impuestos específicos y reducción gradual de las tarifas ad-valorem, hasta llegar a un tope máximo de 20% , y dos niveles de impuestos arancelarios con un máximo de 5% de la producción nacional

sometida a restricciones, a partir de marzo de 1993, para los bienes de consumo, capital y materia prima.

- Eliminación de las exoneraciones arancelarias para la importación de los bienes manufacturados, constituido por mercancías importadas totalmente desarmadas por su ensamblaje en el país, materias primas e insumos de bienes incluidos en la cesta básica, la cual está constituida por bienes de consumo esenciales; las importaciones de los entes públicos cuyas leyes especiales contemplan la exoneración de gravámenes y otros bienes que el estado considera imprescindibles.
- Adopción a partir de marzo de 1990 del sistema de nomenclatura común de los países miembros del Grupo Andino, basada en el sistema armonizado (NANDINA) para el ordenamiento de las mercancías en el arancel de aduanas, abandonando la NABANDINA (sistema de nomenclatura Común de los países miembros del Grupo Andino, basada en la nomenclatura de Bruselas), que implica entre otras cosas nuevas formas de valoración de mercancías en aduanas.
- Reducción de las restricciones no arancelarias a un máximo del 25% del producto manufacturero.

Conclusiones: Después de haber realizado este trabajo de investigación documental y de campo en el Estado Mérida, para analizar la problemática del impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos se puede concluir que en Venezuela también se han aplicado las barreras de restricciones cuantitativas en las importaciones de neumáticos nuevos para

Vehículos y camiones o también denominada cuotas de importación. Sólo se importaba cauchos agrícolas, esto como medida gubernamental para frenar las importaciones de cauchos y favorecer a la producción nacional, limitando en gran medida la compra venta de neumáticos al consumidor final. Así mismo, existen barreras arancelarias que afectan el ingreso de las mercancías a territorio venezolano, como lo son la gran cantidad de trámites y pagos de aranceles y tasas a que da lugar la nacionalización de la mercancía. Así como también le afecta el elevado costo de transporte y fletes.

Medina Rosero, Diego Sebastián, Ecuador (2011), en la tesis *Análisis del Impacto en la Comercialización de Vehículos después de la Aplicación de las Medidas Arancelarias y Salvaguardias impuestas por el gobierno del presidente Rafael Correa durante el periodo 2008 – 2010 en las provincias de Pichincha, Imbabura y Carchi* nos manifiesta que fue a finales del año 2007 que se desato la crisis financiera que tuvo sus inicios en los Estados Unidos, por las denominadas “hipotecas subprime”¹, lo que hizo que los gobiernos de diferentes países crearan paquetes de medidas económicas urgentes para enfrentar esta crisis, en el caso del Ecuador una de las medidas tomadas fue realizar una reforma a la Ley de Equidad Tributaria en la que se modificaron varios aspectos de la Ley Tributaria, se cambiaron los porcentajes del arancel de importación (ad-valorem) a varias partidas del arancel nacional en las que se subió para los artículos de importación que son considerados de lujo, de igual forma para el caso concreto de los

¹ “Hipotecas subprime”, otorgamiento de préstamos de vivienda a personas con muy baja calificación de pago. (Aporte de los investigadores).

vehículos, el ICE (Impuesto a los Consumos Especiales)² se modificó sus porcentajes de acuerdo al valor del precio de venta al público, es decir en una escala que va del 5% al 35% de acuerdo a cada categoría del precio del vehículo.

Se realizó una comparación histórica entre las ventas y recaudación del ICE por concepto de vehículos en el país en un periodo que va desde el año 2005 al 2010, al analizar estas dos variables se pudo constatar que las ventas de vehículos no se redujeron en este periodo, lo que se observó fue un crecimiento constante en el periodo de estudio.

Para contrarrestar el crecimiento en las ventas que a pesar de que los precios de los vehículos de importación subieron, el gobierno para el año 2009 aplicó una salvaguarda por balanza de pagos para equilibrar el déficit que existía en la balanza de pagos, como consecuencia de esta medida la venta de vehículos en ese año se redujo y por ende la venta de vehículos importados ya que el efecto directo de la salvaguarda fue encarecer los precios en un 12%.

Conclusión: La industria automotriz en el país, al momento en que se incrementaron los aranceles y se implementó una salvaguarda tuvo varios efectos, al elevar el ICE disminuye la oferta de vehículos y el ingreso de nuevas marcas ya que se incrementa el precio de venta al público, disminuye la demanda, de esta manera disminuye la intención de compra de los consumidores y mediante la salvaguarda se fijan cupos por lo que disminuye el acceso de los consumidores a un vehículo. Si bien es cierto, estos efectos perjudican a la industria automotriz, pero lo que demuestra las cifras 61,74% de los vehículos adquiridos son

² ICE (Impuesto a los Consumos Especiales), es un impuesto de las mismas características que el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) aplicado en el Perú. (Aporte de los investigadores).

importados y el 69,57% corresponde a vehículos nuevos, lo que demuestra que de una u otra forma continua siendo accesible un vehículo nuevo y que sea importado.

2.1.2. Tesis Nacionales

Barandiarán Sánchez, Moisés Javier; Calderón Martell, David; Chávez Campodónico, Guillermo Rafael & Coello de la Puente, Augusto Jorge, Perú (2012), en la tesis *Plan estratégico del sector automotriz en el Perú – vehículos ligeros y comerciales, llegan a las siguientes conclusiones:* “El sector automotriz se encuentra en una etapa de crecimiento importante que permite hacer planes más agresivos para su desarrollo, a fin de poder aprovechar el dinamismo actual. Por ello, existe la oportunidad de potenciar su crecimiento con acciones que involucren a los dealers y a todas las industrias relacionadas para generar sinergias entre las mismas, a favor de incrementar la satisfacción al cliente”.

El crecimiento de las ventas y de las exportaciones de autopartes y suministros han mostrado un comportamiento expectante, que permite visualizar un futuro interesante para el sector, ya que de darse los ajustes apropiados para su promoción, tendrá un buen desarrollo que se complementará con el avance logrado en la venta de vehículos a nivel nacional. Debido al incremento de las ventas de vehículos nuevos y de autopartes, se ha visualizado la oportunidad para impulsar el desarrollo de la industria de ensamblaje de vehículos ligeros y comerciales de poca diferenciación, a fin de poder contar con una oferta para el mercado peruano, que permita reducir la antigüedad del parque automotor y con

ello lograr minimizar la contaminación ambiental. Las calificaciones de inversión obtenidas por el Perú, permiten contar con un escenario favorable para el desarrollo de sus industrias, por tanto se requiere contar con iniciativas públicas y privadas para organizar a todos los actores del sector junto con las asociaciones, a fin de crear un clúster que proporcione mayor representatividad al sector automotriz y permita lograr beneficios económicos especiales que impacten en su desarrollo.

El sector automotriz es actualmente uno de los motores del crecimiento económico en la región, lo cual representa para el Perú una gran oportunidad que se debe aprovechar, debido a que (a) genera riqueza, (b) amplía la recaudación tributaria, (c) crea puestos de trabajo y (d) impulsa la modernización del parque automotor, reduciendo su antigüedad y construyendo las bases para el establecimiento de una industria totalmente integrada.

De la Fuente Torres, Lenin Ahab, Perú (2014), en la tesis *El Régimen Aduanero de Reposición de Mercancía con Franquicia Arancelaria y su Naturaleza Jurídica como una forma de exoneración al Impuesto General a las Ventas, llega a la conclusión:* Una de las acepciones que tiene el diccionario de la lengua española para la palabra régimen es: “Conjunto de normas que gobiernan o rigen una cosa o una actividad”. Esta es la acepción de régimen a la que nos referimos al hablar de los regímenes aduaneros. Ampliando un poco más el concepto ya señalado, es importante recordar el convenio de Kyoto revisado de 1999 que introdujo modificatorias al convenio internacional para la

“Simplificación y Armonización de los regímenes Aduaneros”, de 1974, el cual señala que los “regímenes aduaneros” se refieren al tratamiento aplicado por la aduana a las mercancías.

El ordenamiento jurídico peruano, regula la actividad de comercio exterior respecto al control que el Estado debe ejercer sobre la salida e ingreso de mercancía en la Ley General de Aduanas. Esta Ley, no define qué es un régimen aduanero, así tampoco lo hace su reglamento, a diferencia del derogado Decreto Supremo N° 129-2004-EF que aprobaba el TUO de la Ley General de Aduanas el cual en su glosario de términos señalaba que se entiende por régimen aduanero al tratamiento aplicable a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera y que según la naturaleza y fines de la operación pueden ser definitivo, temporal, suspensivo o de perfeccionamiento. Dicha clasificación de regímenes ya no es la vigente desde la entrada en vigencia del D.L. 1053, Nueva Ley General de Aduanas. El D.L. 1053, así como su reglamento sólo se remiten a señalar cuáles son los regímenes aduaneros que existen para nuestro ordenamiento jurídico actual. En este sentido, el artículo 59 del Reglamento de la Ley General de Aduanas vigente señala los regímenes aduaneros existentes agrupándolos de la siguiente manera:

a) De importación, b) De exportación, c) De perfeccionamiento, d) De depósito, e) De Transito y F) otros regímenes aduaneros o de excepción.

Estos regímenes a su vez se subdividen, así tenemos que el régimen de importación se divide en la importación para el consumo, la reimportación en el mismo estado y la admisión temporal para reexportación en el mismo estado. El

Régimen de exportación se divide en dos, siendo estos los regímenes de exportación definitiva y la exportación temporal para reimportación en el mismo estado. El régimen de perfeccionamiento se subdivide en cuatro, siendo estos el régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo; la exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, el drawback, y la reposición de mercancía con franquicia arancelaria. El régimen de tránsito se subdivide en el régimen de tránsito aduanero, el transbordo y el reembarque. Finalmente los otros regímenes aduaneros o regímenes de excepción se encuentran señalados en el artículo 987 de la Ley General de Aduanas.

De lo señalado anteriormente ya podríamos tener una idea de que son los regímenes aduaneros. En este sentido podemos definir los regímenes aduaneros como el conjunto de normas que conceptualizan, rigen y definen el tratamiento ante la aduana de una mercancía que ingresa o sale a un país. Podríamos entender también, el régimen aduanero como: “el conjunto de operaciones orientadas a darle un destino aduanero específico a una mercancía, de acuerdo con la declaración presentada por el interesado en la forma prescrita por las normas”.

Para que exista el régimen de reposición de mercancía en franquicia, es necesaria la existencia primigenia del régimen de importación para el consumo y exportación definitiva.

El funcionario aduanero puede conceder la franquicia aun cuando la sub partida nacional determinada en el reconocimiento físico no coincida en el certificado, siempre y cuando la mercancía sea equivalente a la autorizada. Toda importación de conformidad al TUO de la Ley del IGV E ISC así como la LGA está gravada

con el Impuesto General a las ventas, pero en virtud del régimen de reposición de mercancía en franquicia, toda importación sustentada con un certificado de reposición, no paga los tributos correspondientes a la mercancía a reponer pese a que no se encuentra como mercancía exonerada en la señalada en las tablas del TUO de la Ley del IGV e ISC. Toda operación de transferencia de bienes o servicios según el TUO de la Ley del IGV puede encontrarse dentro de una de las siguientes tres categorías: estar afecto, inafecto, o exonerado. La importación es un concepto que se encuentra afecto. La Ley General de Aduanas señala que la franquicia es una exención, es decir la liberación de una obligación tributaria, no obstante ello dicha calificación no determina que la transferencia sea inafecto o exonerado al amparo de lo estipulado por el TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

El Tribunal Fiscal señala que la exención es una exoneración y es requisito de esta última la existencia de un plazo determinado de su vigencia, situación que no se da en la franquicia ya que esta no tiene un plazo determinado de duración, no obstante ello, esto no quiere decir que por ese defecto de la norma, no sea esta una exoneración. El artículo 8 del TUO de la Ley de Impuesto General a las Ventas, señala que las exoneraciones genéricas otorgadas o que se otorguen, no Incluyen el Impuesto General a las Ventas. Asimismo, el artículo 5 de dicho cuerpo legal señala que están exoneradas del Impuesto General a las Ventas las operaciones contenidas en los Apéndices I y II de esa norma. En este sentido, la franquicia a la que se refiere la Ley General de Aduanas no está incluida en el precepto

Normativo del TUO de la Ley del IGV. El Decreto Legislativo 977 estableció la Ley Marco para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, dicha norma fue declarada inconstitucional por el tribunal constitucional. No obstante, por disposición del propio Tribunal se mantuvo vigente hasta que el legislador promulgo el Decreto Legislativo 1117 que incorporó el nuevo texto de la Norma VII del Título Preliminar del TUO del Código Tributario. El régimen de reposición de mercancía en franquicia arancelaria tiene la naturaleza jurídica de una exoneración tributaria, es decir es una figura desgravatoria que libera del pago de dos impuestos, el Ad Valorem y el IGV e IPM, no obstante ello, dicha figura no cumple en estricto con los requisitos exigidos en el TUO de la Ley del IGV, así como la Norma VII del Título Preliminar del TUO del Código Tributario.

Tello Trillo, Cristina J., Perú (2007), en la tesis *Las Restricciones no Arancelarias: Los Reglamentos Técnicos y su impacto en el Comercio Peruano, Conclusiones:* La evidencia cuantitativa de las normas u reglamentos técnicos, debe tener una relevancia en particular para los países en desarrollo. Ya que las restricciones arancelarias han sido desplazadas en los tratados multilaterales, y más bien el lugar lo han tomado ahora las restricciones no arancelarias como instrumentos modernos de protección y futuros instrumentos de regulación del comercio. Las diferentes investigaciones y teorías hechas sobre el tema, no dan un único resultado sobre los reglamentos técnicos, estos pueden ser tanto beneficiosos como perjudiciales para el comercio. Sin embargo, hay poca evidencia empírica que los países menos desarrollados vean facilitado el comercio

Al aplicarse los reglamentos técnicos tanto en el país importador o exportador, así como si los reglamentos fueran compartidos. Los reglamentos técnicos representan más del 60% del total de RNA's que se le imponen al Perú, estos reglamentos son relativamente más importantes (en magnitud) para ciertos sectores en particular, Textiles, Prendas de Vestir y productos Agrícolas manufacturados y no manufacturados. Los dos modelos econométricos señalan que los RT tienen un efecto negativo sobre el valor de exportaciones peruanas: Más del 90% de las regresiones del primer modelo, sugieren que los reglamentos técnicos del país importador son perjudiciales para el comercio y más de la mitad de estas regresiones indican que los reglamentos técnicos compartidos promueven el comercio. La evidencia sugiere que son nuestros países vecinos y no los países desarrollados los que tienen mayor efecto negativo sobre el valor de exportación al aumentar su número de reglamentos técnicos al comercio. En especial este impacto recae sobre el sector manufacturero, como precisamos en la primera parte del trabajo. En nuestro segundo modelo corroboramos con mayor precisión lo hallado en nuestra primera estimación, los RTC son perjudiciales tanto para los países desarrollados como los menos desarrollados. En esta estimación el impacto de los países más desarrollados es mayor que el de los menos desarrollados ya que tomamos en cuenta otros factores dentro de las ventajas comparativas de estos países. En base a los resultados obtenidos se puede plantear una posible implicancia en materia de política económica: En el Perú los RTC se están convirtiendo en herramientas importantes en limitar el flujo de bienes entre países. Son estos temas los que se deberían tratar con mucho más detalle en los acuerdos

Comerciales y dar menos énfasis a las restricciones arancelarias, ya que así se obtendría una mayor ganancia para el comercio exterior y por ende para el crecimiento del Perú.

2.2 MARCO HISTÓRICO

2.2.1 Historia de los Arancel

Según Kathleen Pestana (2014) “historia de los aranceles” nos dice que: Fueron los árabes, quienes poseían un mejor sistema aduanero; este sistema fue implantado en España bajo la dominación Musulmana, con la denominación de “almojarifazgo” los funcionarios encargados de percibir dichos impuestos, es decir los “inspectores” que es el significado de dicha palabra. Como se puede ver es de origen árabe, al igual que las voces “arancel” que significa: relación de tipos o precios a percibir.

Los antecedentes más precisos de que se tiene referencia señalan que el origen histórico del impuesto aduanero, nace en la India, donde existía una percepción a la entrada y salida de mercancías en ese territorio.

Los aranceles han disminuido en las naciones industriales desde la Segunda Guerra Mundial, y en la actualidad promedian menos de 5 % en bienes manufacturados. Sin embargo, el intercambio de mercancías agrícolas está todavía sujeto a barreras arancelarias relativamente altas.

El análisis de equilibrio parcial de un arancel es más apropiado cuando una nación pequeña impone un gravamen sobre importaciones que compiten con la producción de una pequeña industria nacional.

Dado que las referencias aduaneras más notables que tienen los países hispanos provienen del desarrollo aduanero que se suscitó en España, es importante destacar algunos antecedentes importantes, relacionados con la implementación de aranceles y derechos de aduana en esa nación.

Roma fue quien estableció un verdadero impuesto sobre el comercio exterior, con el fin de obtener fondos para el “erarium”. El impuesto era cobrado en los puertos, debido a que el tráfico de mercancía se realizaba generalmente por mar.

Los primeros sistemas de clasificación de mercancías, fueron muy sencillos y consistían en la mayoría de los casos, en una simple relación alfabética de mercancías a las que se le aplicaba determinado impuesto.

2.2.2 Historia de los impuestos.

Perú hispánico.

Según Domingo Hernández (2011) “Historia de la tributación en el Perú” nos dice que: La invasión española trajo una serie de cambios en las relaciones sociales y de producción del Tahuantinsuyo. Dentro de este conjunto de cambios se instituyó la obligación de pagar tributos por parte de la población nativa a los conquistadores. Se precisaron los medios que se utilizarían, para recaudar los tributos indígenas, además se señalaron las obligaciones tributarias existentes para las demás castas del virreinato. Asimismo se formó la institución que administró los tributos recaudados. La forma de tributar en el contexto occidental tuvo características propias. El tributo consistió en la entrega de una parte de la producción personal o comunitaria al Estado, cuyo fundamento se sustentaba en un orden legal o

jurídico. Fue trastocada la relación que existió en la época prehispánica en la que la entrega de bienes o fuerza de trabajo se sustentaba en los lazos de parentesco que fueron el fundamento de la reciprocidad. La nueva forma de tributación se organizó en base a las ordenanzas y los mandatos del rey, de acuerdo a tasas o regímenes establecidos.

La Encomienda

Según Domingo Hernández (2011) "Historia de la tributación en el Perú" nos dice que: La encomienda fue el instrumento fundamental de explotación de la mano de obra y producción nativa. Esta consistió en la entrega de indígenas en calidad de encomendados a un español, a cambio de que éste les convirtiera al cristianismo, es decir, los adoctrinara. Esta institución había existido en España a raíz de las Guerras de Reconquista en las que el rey otorgaba encomiendas de moros para que fueran cristianizados por los españoles.

En el Perú, la encomienda abarcó el territorio que ocupaban los grupos étnicos que habían sido entregados al encomendero. Habiendo sido la encomienda la primera institución a través de la cual se cobró el tributo a los indígenas, analizaremos cómo evolucionó en el transcurso de la colonia.

Tributo indígena

Según Domingo Hernández (2011) "Historia de la tributación en el Perú" nos dice que: Una de las fuentes de recursos financieros más importantes que tuvo el virreinato fue el tributo indígena. Cobrado primero por los encomenderos y luego, según

disposiciones del virrey Toledo, por los corregidores. Éstos últimos tenían, además, la potestad de fijar las tasas del tributo y controlar los fondos guardados en las cajas de la comunidad (cajas creadas en cada reducción o pueblo de indios). El tributo debía ser pagado a los corregidores en junio (San Juan) y diciembre (Navidad), de acuerdo al monto en metálico y especies fijado por el corregidor. El curaca era quien recibía directamente el tributo y lo llevaba a la capital de su Repartimiento. En uno de los informes realizados por Toledo señala que de 1 384 228 pesos recaudados al año por el tributo indígena, se había repartido de la siguiente manera:

- 20.3% pago a los curas adocotradores.
- 13.1% pago a los corregidores.
- 3.9% para los curacas.
- 0.2% para subvención a los hospitales indígenas.
- 0.4% aporte estatal para la construcción de iglesias.
- 62.1% renta para los encomenderos.

De esta manera los encomenderos, curas doctrineros y corregidores se apoderaban del 96% del tributo pagado por los indígenas.

Cabe señalar que para el cobro del tributo existieron dos padrones, uno oficial y otro propio del corregidor. En este último no estaban libres de tributar los niños, ancianos y enfermos. Esta fue una fuente de fácil enriquecimiento para los corregidores quienes, además, como hemos señalado, podían tener acceso a los fondos de las cajas de comunidad y utilizando el dinero para sus negocios

particulares. Incluso los virreyes echaron mano a dichas cajas cuando la corona les exigía los montos a remitir a España.

Quinto real

Según Domingo Hernández (2011) “Historia de la tributación en el Perú” nos dice que: Este tributo obligaba a la entrega de la quinta parte de los tesoros de la conquista al rey de España. Más adelante todo mineral precioso extraído del territorio colonial, también debió ser entregado al monarca español. Sólo para señalar una Cifra, el primer envío llevado a España por Hernando Pizarro, producto de los tesoros del rescate fue 5 730 kilos de oro puro y 11 041 kilos de plata pura.

Diezmos Tributo

Según Domingo Hernández (2011) “Historia de la tributación en el Perú” nos dice que: Pagado en favor de la iglesia, comprendía el 10% de lo producido en un ejercicio. El rey los distribuía de la siguiente manera: 1/9 para el rey, 1/4 para el obispo, 1/4 para la catedral y el resto para el clero secular.

Otros tributos

Según Domingo Hernández (2011) “Historia de la tributación en el Perú” nos dice que: A lo largo de los tres siglos de presencia española en el Perú se crearon diversos tributos.

1. Venta de empleos y títulos, que comenzó a tener importancia a fines del siglo XVI. Los empleos se cotizaban de acuerdo a la rentabilidad del cargo. Los títulos nobiliarios de Castilla comenzaron a venderse a partir del segundo tercio del siglo.
2. Averías, fueron gastos para la de defensa contra los piratas (armada del mar del sur).
3. Alcabala, se aplicaba a toda clase de transacciones; quien pagaba era el vendedor porque obtenía dinero en efectivo.
4. Encomiendas y corregimientos vacantes, al no estar ocupados los ingresos provenientes de ellos pasaban al fisco.
5. Impuesto al vino, sobre el 2% de su valor.
6. Importación de esclavos, dos pesos por cada persona traída en dicha calidad.
7. Almojarifazgo, pago de aduanas.

Como se ve el único impuesto directo fue el tributo indígena y el de mayor rentabilidad. Al correr de los años, el número de indios yanaconas exceptuados del pago del tributo fue creciendo, lo que motivó que las autoridades hicieran extensivo el pago de estos tributos. A fines del siglo XVIII este tributo comenzó a ser cobrado a las castas (mestizos y mulatos). Además de estos ingresos fiscales por concepto de impuestos, existieron ingresos por la venta de sal, naipes a manera de estanco, azogue y por la legalización de las propiedades de tierras que habían sido repartidas entre los españoles (composiciones).

Árbitros municipales

Según Domingo Hernández (2011) “Historia de la tributación en el Perú” nos dice que: A parte de los impuestos mencionados, también existieron los arbitrios municipales. Éstos sirvieron para cubrir los gastos de las ciudades y los poblados. Entre estos tenemos a:

1. Sisa, pago de los negociantes de carnes.
2. Mojonazgo, pago de comerciantes por el ingreso de productos a la ciudad.
3. Lanzas, pago por la posesión de títulos de Castilla.

Administración Tributaria

Según Domingo Hernández (2011) “Historia de la tributación en el Perú” nos dice que: Para depositar los tributos recaudados, se crearon cajas recaudadoras de diferente tipo. En las reducciones, existieron cajas de comunidades a cargo del corregidor y los curacas. Allí se depositaban los ingresos extraordinarios, luego de que los indígenas hubieran tributado. También hubo cajas locales en las ciudades, allí eran llevados los tributos en un primer momento; cajas regionales en las provincias en donde se concentraban los ingresos de las cajas locales correspondientes a esa provincia; y cajas generales en las ciudades de mayor interés fiscal (Lima, Charcas y Quito), donde finalmente se concentraban los tributos para ser enviados a España.

Como órganos de control y supervisión existieron:

- a. Los tribunales de cuentas, especialmente creados en las audiencias para vigilar detalladamente y juzgar los asuntos fiscales.

b. El consejo de Indias, encargado de diseñar la política a seguir en las colonias de España. Esta instancia podía ordenar que se realizara una visita para ejercer un control más directo.

Con fines administrativos existieron 3 distritos fiscales:

1. Lima, con cajas reales en Arequipa, Arica, Castrovirreyña, Cusco, Chachapoyas, Huancavelica, Lima, Paíta y Trujillo.
2. Charcas, con cajas reales en La Paz, Potosí, Buenos Aires y Tucumán.
3. Quito, con cajas en Guayaquil y Quito.

2.3 MARCO TEÓRICO

2.3.1 La Aduana.

Antes de investigar las definiciones que dan origen a nuestro marco teórico, no podemos dejar de hablar de la historia de la aduana peruana.

García M., Rafael (2014: pag.59 – 61), en su obra *La Aduana del Perú: transformaciones, logros y perspectivas, nos refiere:*

“La Aduana es una de las entidades públicas más antiguas en la historia del Perú, surge en consonancia con la consolidación económica y política del virreinato, de la colonia española, uno de los objetivos centrales de la administración virreinal fue el captar la mayor contienda de recursos económicos para la corona. Por ello La recaudación de tributos, como el que gravaba al comercio exterior, era motivo de la mayor preocupación”.

El impuesto que se pagaba por las mercancías que ingresaban o salían del reino o que transitaban entre los diversos puertos, españoles, se denominaba

almojarifazgo, en principio el encargado de recaudarlo era el almojarife, palabra de origen árabe equivalente a la de inspector. La recaudación recayó en el tribunal del consulado, posteriormente la responsabilidad de recaudar fue asignada a la real administración de alcabala en un inicio el almojarifazgo ascendió al 10% sobre la importación de toda la clase de propuestas.

Es así como mediante una real orden emitida el 15 de noviembre de 1770, se crea la real Aduana por disposición del entonces virrey Don Manuel Amat y Juniet, mediante decreto 2 de octubre de 1773 el Virrey Amat aprueba el Primer Reglamento de Comercio y organización de Aduanas con el cual se inicia, lentamente al principio, el funcionamiento de la Aduana en el Perú.

En 1833 se creó la Dirección General de Aduanas, el objetivo era centralizar las actividades aduaneras. A inicio del siglo XX las funciones aduaneras ya eran ejercidas por superintendencia de aduanas, hecho que se consolida en 1974 con la creación del Consejo Nacional de Comercio Exterior y el Consejo Superior de Aduanas, por disposición del gobierno del Presidente José Luis Bustamante y Rivero.

En 1919 por decreto Ley N° 17521 la Superintendencia de Aduanas para nuevamente vuelve a convertirse en dirección General de Aduanas a Dirección General dentro del Ministerio de Economía y Finanzas en 1978 hasta 1988 que Por Decreto ley N° 24829 se crea la Superintendencia Nacional de Aduanas, como institución Pública descentralizada del Sector Economía y Finanzas, con Autonomía Financiera y Administrativo.

Mediante Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, del 10 de Julio del 2002 se toma la decisión de fusionar la Superintendencia Nacional de Aduanas (SUNAD) con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), de ese entonces, lo cierto es que resulto una decisión sorpresiva, forzada por ciertas circunstancias y difícil de implementar.

2.3.2 Aranceles de Aduana

Macas Acosta, Guido Omar, Ecuador (2014), en la tesis: *La Política Comercial del Ecuador y su Impacto en la Diversificación de la Oferta Exportable y de Mercados periodo 2007 – 2011*, nos dice que el arancel es uno de los instrumentos de mayor uso en la política comercial que aplicó el Gobierno del economista Rafael Correa entre el 2007 y 2011. Además es una base fundamental para la estrategia de desarrollo económico y social endógeno, ya que prioriza la sustitución de importaciones en determinados sectores.

Las recaudaciones arancelarias también tienen su peso dentro de los ingresos fiscales que promedia el 14% como fuente de financiación del presupuesto en el 2011. Entre las medidas arancelarias que se utilizaron para frenar las importaciones y mejorar el saldo de la balanza comercial está la aplicación adicional de aranceles y las modificaciones al arancel específico.

La primera etapa de reformas arancelarias se inició el 22 de enero del 2009, donde se afectaron primero a 73 partidas de bienes de consumo suntuarios donde se les

incrementó entre el 30 y 35% los impuestos. Es decir, que al impuesto vigente (Ad/ Valorem) se le adicionó un nuevo arancel (recarga arancelaria).

Los afectados por esa medida fueron los caramelos, bombones, chocolates, jaleas, mermeladas, maquillajes, vajillas, muebles de juguete, entre otros, (anexo), que ahora deben pagar adicionalmente a sus aranceles, un impuesto adicional del 30%.

En cambio, los celulares y licores deben pagar un adicional del 35%. Pero no todas las partidas fueron afectadas por el aumento sino también beneficiadas por su reducción. Las industrias del cacao y café son parte de los beneficiados ya que se redujeron los aranceles para la importación de los sacos de yute que son utilizados para la producción de dichos productos. Esto permite mantener un costo competitivo en las exportaciones. A eso se sumó los fertilizantes que tienen mucha incidencia en la oferta exportable agrícola.

Otro de los cambios que se generaron entre el 2007 y 2011 fueron las reducciones de los promedios del nivel de protección arancelaria conocida como Nación Más Favorecida (NMF). La estructura arancelaria está compuesta por 17 tipos ad/valorem y 10 compuestos. También se caracteriza por la progresividad arancelaria, lo que quiere decir que los tipos efectivos de protección arancelaria pueden ser considerablemente superiores a los tipos nominales. Alrededor del 95% de los aranceles en el país son de la forma ad valorem.

¿Qué es un arancel?

Son los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías. Los aranceles proporcionan a las mercancías producidas en el país una ventaja en

materia de precios con respecto a las mercancías similares importadas y constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos. Un resultado de la ronda de Uruguay³ fueron los compromisos asumidos por los países de reducir los aranceles y “consolidar” los tipos de los derechos de aduana a niveles que son difíciles de aumentar. En las actuales negociaciones en el marco del Programa de Doha⁴ se siguen realizando esfuerzos en ese sentido en relación con el acceso a los mercados para los productos agrícolas y no agrícolas.

¿Para qué sirve el arancel?

Identificar ordenadamente las mercancías objeto del intercambio; clasifica y valora las mercancías para una correcta aplicación de los gravámenes respectivos; controla la entrada y salida de productos de acuerdo a la política de comercio exterior establecido; registra las estadísticas de comercio exterior de los países.

Por lo tanto: “El arancel de aduanas es un instrumento regulador del comercio exterior y debe adaptarse a la dinámica que experimentan los cambios internacionales, así como a las condiciones de producción y comercio del país que los utiliza”.

Por lo general se le ve como un listado oficial de mercancías, en la cual aquellas (mercancías) están estructuradas en forma ordenada y aparecen los derechos arancelarios (ad-valorem y/o específico) frente a cada producto que puede ser objeto de una operación de carácter comercial.

³La Ronda de Uruguay hace referencia a la octava reunión entre países con el fin de negociar la política de aranceles y la liberalización de mercados a nivel mundial, que se abrió en Punta del Este en 1986 y concluyó en Marrakech el 15 de diciembre de 1993. (Aporte de los investigadores).

⁴La Ronda de Doha es la ronda de negociaciones comerciales más reciente entre los Miembros de la OMC. Tiene por objeto lograr una importante reforma del sistema de comercio internacional mediante el establecimiento de medidas encaminadas a reducir los obstáculos al comercio y de normas comerciales revisadas. (wto.org/Spanish/tratop_s/dda_s/dda_s.htm).

Mosquera Caicedo, Victoria (2012), en su artículo *Definición e Importancia de los Aranceles nos dice*: “Que un arancel es el impuesto que pagan los bienes que son importados a un país. Los aranceles son derechos de aduana que pueden ser específicos o ad valorem: Los primeros obligan al pago de una cantidad determinada por cada unidad del bien importado, por cada unidad de peso o por cada unidad de volumen; los segundos se calculan como un porcentaje del valor de los bienes y son los que más se utilizan en la actualidad. Los aranceles aumentan el precio de los bienes importados”.

Un arancel es un impuesto que el gobierno coloca sobre los productos extranjeros con el objeto de elevar su precio de venta en el mercado interno, y así proteger los productos nacionales para que no sufran la competencia de bienes más baratos. Un arancel tiende a elevar el precio, a reducir las cantidades consumidas e importadas y a incrementar la producción nacional.

Los ingresos arancelarios suponen una transferencia al estado por parte de los consumidores, ya que éstos no reciben nada a cambio de aquél, pero no representan un costo para la sociedad, ya que el estado los utiliza en su presupuesto de gastos.

Con los tratados de libre comercio y la globalización de los mercados, las tasas arancelarias en el mundo han caído constantemente. El arancel además es el texto en donde se encuentran relacionados todos los derechos de aduana convertidos generalmente en una ley. Arancel, es la nomenclatura oficial de mercaderías clasificadas con la determinación de los gravámenes que deben causarse con motivo de la importación y/o la exportación. La clasificación se efectúa por

grupos, pero de forma que puedan intercalar posteriormente artículos nuevos. Cada mercancía se designa primero por un número y después con su denominación. Comúnmente los aranceles se aplican a las importaciones, para proteger los negocios, la agricultura y la mano de obra de la nación contra la competencia extranjera.

Arancel aduanero incluye cualquier impuesto o arancel a la importación y cualquier cargo de cualquier tipo aplicado con relación a la importación de bienes, incluida cualquier forma de sobre tasa o cargo adicional a las importaciones.

Definición de Arancel.-Un arancel en sentido genérico es una relación o catálogo de productos o servicios con sus respectivos precios. Como ejemplo tendríamos el arancel que aplican los notarios en el ejercicio de sus actividades y por el cual tienen establecidos unos determinados precios para algunas de sus actuaciones como testamentos, actas, escrituras, etc.

Cualquier arancel tiene que cumplir como mínimo tres condiciones:

- Tiene que ser sencillo de interpretar, para cualquiera de las partes que interviene.
- Tiene que ser preciso, para que cada producto, mercancía o actuación, sólo pueda identificarse y clasificarse (y por lo tanto pagar o tributar) por un único concepto.
- Tiene que ser objetivo, de tal forma que sus descripciones sean independientes de la condición de los declarantes.

Desde una consideración Aduanera podríamos añadir que el arancel de aduanas, es la publicación oficial donde se recogen las descripciones de los productos de tal forma que permitan clasificar todas las mercancías y determinar sus correspondientes tipos impositivos.

El arancel es un impuesto que se exige pagar a los productos extranjeros cuando pretenden que sean consumidos (importados) y de esta manera proteger a los productos nacionales de una competencia exterior de bienes más baratos. El arancel por lo tanto aumenta el precio del producto importado.

El arancel aduanero desde un punto de vista comercial, un pilar básico en la aplicación de la política comercial de un país. La determinación de los tipos impositivos que se aplican a la importación, condicionan de una manera directa que esos productos puedan tener un flujo comercial regular de comercio exterior.

Se podría decir que los objetivos de un arancel son proporcionar un nivel de ingresos al estado (función recaudatoria) y proteger a determinados sectores de la industria para impedir que se pueda producir una competencia perjudicial a la industria (función protectora). El arancel es seguramente la herramienta más empleada en la función protectora de una economía ante la competencia exterior.

Un arancel aduanero va a tener por tanto un efecto directo sobre la producción dado que los productos importados se encarecen por lo que la producción nacional es igual de competitiva que la importada. Además el arancel incide directamente sobre el consumo de los productos que se importan, puesto que un nivel de arancel alto provoca desincentivar el consumo de ese producto, remplazándolo por otro de características similares pero de producción nacional.

Tirado, Verónica (2012), en su artículo *Arancel de Aduana*, presenta la siguiente definición: “Un arancel es un impuesto o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación. El más extendido es el que se cobra sobre las importaciones, mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes, también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro. Pueden ser "ad-valorem" (al valor), como un porcentaje del valor de los bienes, o "específicos" como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen”.

Cuando un buque arriba a un puerto aduanero, un oficial de aduanas inspecciona el contenido de la carga y aplica un impuesto de acuerdo a la tasa estipulada para el tipo de producto. Debido a que los bienes no pueden ser nacionalizados (incorporados a la economía del territorio receptor) hasta que no sea pagado el impuesto, es uno de los impuestos más sencillos de recaudar, y el costo de su recaudación es bajo.

El contrabando es la entrada, salida y venta clandestina de mercancías sin satisfacer los correspondientes aranceles. Un arancel es el impuesto que pagan los bienes que son importados a un país.

El instrumento legal que comprende la nomenclatura para la clasificación oficial de las mercancías susceptibles de ser importadas territorio nacional o exportado del mismo o sometido a otros regímenes aduaneros, así como los gravámenes aplicables a las mismas y las restricciones u otros requisitos que deben ser cumplidos con motivo de las operaciones aduaneras.

Este impuesto puede ser específico o ad valorem: Los primeros obligan al pago de una cantidad determinada por cada unidad del bien importado, por cada unidad de peso o por cada unidad de volumen; los segundos se calculan como un porcentaje del valor de los bienes y son los que más se utilizan en la actualidad.

Los aranceles persiguen principalmente el acrecentar los ingresos de los gobiernos. En este aspecto, se parece a la imposición, salvo en que la carga final recae en parte, sobre los fabricantes extranjeros y no solamente sobre los contribuyentes del interior. Con los tratados de libre comercio y la globalización de los mercados, las tasas arancelarias en el mundo han caído constantemente.

El arancel además es el texto en donde se encuentran relacionados todos los derechos de aduana convertidos generalmente en una ley. Esta es la nomenclatura oficial de mercaderías clasificadas con la determinación de los gravámenes que deben causarse con motivo de la importación y/o la exportación.

Cabello Pérez, Miguel (2000: 103) en su libro *Las aduanas y el comercio internacional*, nos da el concepto de arancel de aduanas: La voz "arancel" es de origen árabe y significa "relación de". En el caso del comercio exterior el arancel de aduanas es una relación convencional de mercancías, inicialmente a efectos estadísticos, en las operaciones de importación o exportación.

Es el instrumento económico de aplicar derechos arancelarios a las importaciones o exportaciones de mercancías a través de las políticas arancelarias.

Ramírez Zavala, Julio Cesar, Perú (2005), en la tesis *Acuerdo de Integración Regional y Competitividad de las Exportaciones Peruanas: Caso Comunidad Andina (Periodo 1993 – 2002)*, nos dice que un arancel es un impuesto exigido cuando un bien es importado. Los aranceles específicos son una cantidad fija exigida por cada bien importado. Los aranceles ad-valorem son impuestos exigidos como fracción de los bienes importados. En ambos casos el efecto del arancel es incrementar el coste de trasladar los bienes a un país.

Los aranceles son la forma más antigua de política comercial y han sido usados tradicionalmente como una fuente de ingreso del Estado. Sin embargo su verdadera finalidad ha sido generalmente no solo proporcionar ingresos sino proteger sectores nacionales concretos.

La introducción de un arancel conduce a una diferencia de precios entre los dos mercados. El arancel incrementa el precio en nuestro país y reduce el precio en el resto del mundo. En nuestro país, a un precio más elevado, los productores ofrecen más, mientras que los consumidores demandan menos, por lo que se demanda menos importaciones. En el extranjero el menor precio conduce a una reducción de la oferta e incremento de la demanda y de ese modo, a una menor oferta de exportaciones.

Un arancel en un bien importado aumenta el precio recibido por los productores nacionales de dicho bien. Este efecto es a menudo el objetivo principal del arancel proteger a los productores nacionales frente a los bajos precios resultantes de la competencia de la importación.

2.3.3 Importación automóviles nuevos

Barandiarán Sánchez, Moisés Javier; Calderón Martell, David; Chávez Campodónico, Guillermo Rafael & Coello de la puente, Augusto Jorge, Perú (2012), en la tesis *Plan estratégico del sector automotriz en el Perú – vehículos ligeros y comerciales*, referente a la importación de automóviles nos dice: “Que el sector automotriz tuvo sus inicios en la década de los años 20, con la llegada de los primeros vehículos y la producción de carrocerías”. A partir de la década de los 60, en el primer gobierno de Fernando Belaúnde Terry, se decidió apoyar el inicio de una industria automotriz. Así que poco a poco se fueron instalando plantas ensambladoras de marcas, tales como Ford, GM, British Leylans, Fiat, Internacional Harvester, Toyota, Isuzu, Nissan, Scania, Vabis, Volkswagen, Chrysler, Volvo y Rambler. Dichas marcas tuvieron una importante participación de mercado y sobresalieron a nivel latinoamericano. Posteriormente, a fines de la década de los 80 y comienzos de los 90, se suspendieron las actividades de ensamblaje de todas las empresas, excepto Volvo y Toyota, debido al aislamiento Económico del país, a la crisis inflacionaria y a decisiones políticas de los gobiernos de turno.

Actualmente, el sector automotriz está conformado por todas aquellas organizaciones dedicadas a la importación, transformación, producción, ensamblaje y comercialización de vehículos y autopartes nuevas y usadas. Actualmente, todos los vehículos nuevos comercializados son importados y su venta se realiza a través de concesionarios o representantes de marcas con

presencia internacional, lo cual implica que su accionar se base en estándares de calidad y servicio post venta de clase mundial.

El esquema actual del sector automotriz se subdivide en dos grandes rubros: (a) el de comercialización de vehículos y (b) el de autopartes. El primero está conformado por las organizaciones proveedoras de vehículos nuevos y usados, procedentes de la importación que comercializan sus vehículos a través de dealers, que a su vez venden los vehículos a los consumidores. El segundo grupo está conformado por aquellas empresas productoras e importadoras de autopartes, las cuales comercializan parte de su oferta en el mercado local y la otra parte mediante exportación, a fin de llegar a los consumidores finales.

Barzallo Guachichulca, Diego René & Marín Duchi, Sandra Maribel, Ecuador (2012), en la tesis *Estudio de los Aspectos Tributarios e Importaciones en el Sector Automotriz por el periodo 2012 (para optar el Título de Contador Público-Auditor)*, nos expresan que se entiende por importación: “A la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y Obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al que se haya sido declarado”.

La importación de vehículos puede ser terminados (CBU) o por partes (CKD), y para ello en el Ecuador se realiza bajo regímenes especiales, los más comunes al momento de importar son:

Importación a Consumo: Los contribuyentes promedio que realizan las importaciones bajo este régimen son de 130. Se caracteriza por que las mercancías

extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo.

Deposito aduanero: En este régimen las mercancías permanecen almacenadas por un determinado plazo en lugares autorizados y bajo control de la administración aduanera, en espera de su destino. Siendo este régimen el segundo más utilizado por los importadores.

Zona Franca: Las mercancías pueden ingresar libremente sin pagar impuestos, pero en espacios autorizados y delimitados del territorio nacional.

García de Enterría, Eduardo y otros (1986: 35) en su libro *Tratado de Derecho comunitario europeo*, nos refieren que la importación: “Es la operación mediante la cual se somete a una mercancía extranjera a la regulación y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo”.

Esta operación puede recaer en distintos tipos de objetos transportables y se materializa al momento de pasar la línea aduanera (territorio aduanero) e introducir a consumo en el interior del país.

Según su destino o función, se distinguen las importaciones definitivas y las temporales, conocidas también como de “perfeccionamiento industrial” o de régimen arancelario suspensivo.

Asmat, Carlos (2012), *Analista Sénior del Scotiabank*, en una entrevista concedida al *Diario Gestión* expresaba que: “La venta de vehículos nuevos en el

Perú alcanzó un récord de 190,761 unidades en el 2012, duplicando las ventas registradas cinco años atrás, aunque aún estamos por debajo de los niveles verificados en otros países vecinos, lo que refleja el potencial existente”.

Indicó que si bien durante el 2012 conseguimos superar la venta de vehículos nuevos realizada en Venezuela (130 mil) y Ecuador (104 mil), aún estamos por debajo de países como Brasil (3.6 millones), Argentina (830 mil), Chile (362 mil) y Colombia (316 mil). Refirió que la venta de vehículos nuevos en el 2012 respondió a la continua mejora en la capacidad adquisitiva de la población y al mayor acceso al crédito vehicular.

El analista mencionó que una de las características del mercado local es el elevado nivel de antigüedad del parque automotor. Así, sostuvo que los 2.1 millones de vehículos que existen en el país tienen una antigüedad promedio de 16 años, según la Asociación Automotriz del Perú (AAP).

“Esta antigüedad aún es alta en comparación con otros países como Chile, que cuenta con un parque automotor con una antigüedad promedio menor a 8.5 años”, anotó. Explicó que dicha situación se debe a que el Perú fue uno de los pocos países que permitía el ingreso de vehículos usados. Finalmente, refirió que los consumidores vienen prefiriendo la compra de autos nuevos en lugar de usados, pues durante el 2012 ingresaron al país 13,001 vehículos usados, en su mayoría vehículos ligeros, representado el 6% de la importación total de vehículos, menor al 31% registrado en el 2008, según cifras del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Derteano, Edwin (2008, Noviembre 10), vicepresidente de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), en una entrevista para el Diario Correo, manifestó: “Que el parque automotor del Perú es uno de los más antiguos de América Latina.; sin embargo, existen proyectos de ley en el Congreso que pretenden extender el plazo de permanencia de las empresas dedicadas a la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados de cético zofra Tacna, inclusive hasta el 2022”.

También indicó que el parque automotor peruano tiene una edad promedio de 18 años, por lo que es uno de los más antiguos de América Latina. Es la principal causa de accidentes de tránsito y de contaminación ambiental.

2.4 MARCO LEGAL

2.4.1. Nueva Ley General de Aduanas (D.L. N° 1053).

La nueva Ley General de Aduanas fue aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053 el 27 de junio de 2008 dentro del plazo que se le dio al Poder Ejecutivo la facultad de legislar sobre materias específicas, con la finalidad de adecuar nuestros sistemas y procedimientos a lo dispuesto por el Acuerdo de Promoción Comercial entre el Perú y los Estados Unidos.

El decreto legislativo 1053 aprueba la Ley General de Aduanas, que adecua la normativa vigente en materia de comercio con los estándares del capítulo 5 del TLC con Estados Unidos, sobre administración aduanera y facilitación del comercio exterior.

Esta ley se basa sobre los principios de facilitación al comercio exterior, cooperación e intercambio de información, procurando la participación de los agentes económicos involucrados y enfocándose en una gestión de calidad en el uso de estándares internacionales.

En términos generales la postura adoptada por la administración aduanera tiene un carácter facilitador del comercio internacional que de fiscalizador de los administrados.

Dentro de los puntos más resaltantes que presenta este nuevo marco jurídico se encuentran:

- Nuevos plazos de destinación;
- Levante autorizado desde el puerto y en 48 horas (sujeto a los requisitos de cumplimiento, como por ejemplo, la trasmisión antes del manifiesto de carga, el uso de garantía previa);
- Reconocimiento físico de oficio;
- Reconocimiento físico en el punto de llegada;
- Conclusión del despacho(3 meses);
- Cambio en la exigibilidad de la deuda;
- Rectificación electrónica automática en la declaración aduanera de mercancías antes de la asignación del canal;
- Introducción del Usuario Aduanero Certificado(UAC), como una iniciativa similar al denominado Operador Económico Autorizado(OEA);
- Resoluciones anticipadas (valoración y clasificación);
- Uso del escáner para el control no intrusivo;

- Aplicación de medidas en frontera;
- Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

a. Nueva clasificación de los regímenes aduaneros.

Se entiende por regímenes aduaneros a los diferentes destinos específicos a los que quedan sujetas las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera de acuerdo con los términos de la declaración presentada por el interesado. En este sentido la nueva ley ha recogido lo establecido en el convenio internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros de kyoto sobre los regímenes y procedimientos aduaneros ; considerando que la decisión 671 de la Comunidad Andina de Naciones sobre armonización de los procedimientos y regímenes aduaneros dado en julio 2007 regula las relaciones jurídicas que se establecen entre las administraciones aduaneros y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso , permanencia, traslado y salida de las mercancías al y desde el territorio aduanero comunitario recoge lo dispuesto en el convenio de kyoto por ser parte de la Organización Mundial de Aduanas y de acuerdo a lo previamente dispuesto en la Decisión 618.

b. Principales cambio en los regímenes aduaneros.

Veamos ahora los principales cambios que se han dado en los regímenes aduaneros y las equivalencias con los regímenes bajo los cuales se venía operando en términos de plazos, requisitos, beneficiarios y tipos de despacho.

De importación:

Importación para el consumo.

Este es uno de los regímenes con mayores innovaciones y que mayor reforma implicó ya que se busca la utilización del despacho anticipado en vez del despacho normal (postarribo); es decir la numeración de la declaración anterior a la llegada de la mercancía previa constitución de la garantía correspondiente a la deuda aduanera a contraer. El sistema procurará culminar el proceso de despacho dentro de las 48 horas siguientes de la llegada de la mercancía.

- a) Se introduce como un nuevo supuesto de infracción bajo sanción de multa para los transportistas o sus representantes en el país que no entreguen al dueño, al consignatario o al responsable del almacén aduanero, cuando corresponda, las mercancías descargadas.
- b) Se dispone que en el manifiesto de carga, documento que contiene información respecto del número de bultos, peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga, también se deberá identificar al dueño o consignatario de las mercancías, su documento de identificación y su nombre o razón social.
- c) Se amplía el plazo para numerar anticipadamente la declaración aduanera de 15 días a 30 días calendario, anteriores a la llegada del medio de transporte.
- d) Se disminuye el plazo de 30 días a 15 días calendario contados a partir del término de la descarga, para someter a un régimen aduanero a las mercancías arribadas sin haber sido sometidas a despacho anticipado, luego del cual caerán en abandono legal. Este plazo podrá ser prorrogado por la aduana

previa solicitud del dueño o consignatario y la presentación de una garantía por el pago de la deuda tributaria eventualmente exigible.

- e) En el caso de las mercancías sometidas a despacho anticipado, el plazo para culminar el trámite aduanero antes de producirse el abandono legal se extiende de 30 días a 45 días calendario, contados a partir del día siguiente a la numeración de la declaración aduanera.
- f) Se elimina la prohibición de reembarque de mercancía que se encuentra en situación de abandono legal.
- g) La mercancía caída en abandono legal y recuperado por su dueño o consignatario, podrá acogerse a los regímenes aduaneros regulados por la Ley General de Aduanas, y ya no exclusivamente al régimen de Importación para el Consumo.

Facilidades - Operador Económico Autorizado.

Se establece nuevas facilidades para los importadores que tengan la certificación de operador económico autorizado:

- a) Presentar una sola declaración de mercancías para un grupo de despachos que realicen en un plazo que será determinado por la administración aduanera.
- b) Presentar declaración con información mínima para el retiro de sus mercancías, y poder completar posteriormente la información faltante.
- c) Presentar garantías reducidas o estar exento de su presentación.
- d) Obtener otras facilidades que la administración aduanera establezca.
- e) Se establece la posibilidad de rectificar las declaraciones aduaneras dentro del plazo de 15 días calendarios siguientes a la fecha de término de la descarga sin

multas en el caso de los despachos anticipados, salvo los casos que se prevean en el reglamento.

f) Se incluyen como supuestos no sancionables, los hechos que sean calificados como caso fortuito o fuerza mayor y a aquéllos debidos a fallas en los sistemas internos o falta de implementación informática, atribuibles a la SUNAT.

Suspensión de Plazos.

a) Se suspenderán (se entiende de oficio) los plazos de los trámites y regímenes además de cuando las entidades públicas o privadas obligadas no entreguen al interesado la documentación requerida para el cumplimiento de sus obligaciones aduaneras, por causas no imputables a él, también en los casos en los cuales el incumplimiento se deba a fallas en los sistemas internos o falta de implementación informática atribuibles a la SUNAT, o por caso fortuito o de fuerza mayor debidamente acreditados ante la Autoridad Aduanera.

Obligaciones para otros Operadores de Comercio Exterior

a) Se incorporan obligaciones aduaneras para los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales que no se regían por la Ley General de Aduanas hasta la fecha. Y asimismo, se incorporan como infracciones sancionables con multa los supuestos correspondientes al incumplimiento de estas obligaciones.

b) Se establece que el no reponer, renovar o adecuar la garantía para el cumplimiento de sus obligaciones a favor de la SUNAT, será una causal de suspensión para los almacenes aduaneros, despachadores de aduana, empresas

de servicio postal y empresas de entrega rápida. Se dispone que la aplicación de sanciones de suspensión, cancelación o inhabilitación deberá imponerse teniendo en cuenta el grado y la gravedad de la infracción cometida, considerando los hechos y circunstancias presentadas para la comisión de la infracción.

- c) Los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales deberán contar con zonas de control no intrusivo, conforme a los requerimientos y condiciones establecidos por la administración aduanera, en coordinación con el sector transportes y comunicaciones.
- d) El traslado de mercancías entre lugares considerados zona primaria se realizará utilizando vehículos que cuenten con un sistema de control y monitoreo inalámbrico que transmita la información del vehículo en forma permanente.
- e) Las sanciones administrativas de suspensión, cancelación o Inhabilitación podrán ser impugnadas conforme a la Ley No. 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Mientras que las infracciones de multa serán apelables ante el tribunal fiscal.
- f) Se eliminan las definiciones de “nota de tarja” y de “tarja al detalle” del glosario de definiciones del artículo 2 de la Ley General de Aduanas.

Control Policial.

Se dispone que la Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas previamente acreditadas y en presencia de la autoridad aduanera, pueda intervenir en lugares considerados zona primaria aduanera que no tengan

carácter de restringidos, para prevenir, investigar y combatir los delitos, comunicando inmediatamente los hechos y resultados detectados al Ministerio Público.

Reimportación en el mismo estado.

A este régimen se acogen aquellas mercancías que salieron bajo el régimen definitivo de exportación y que regresaran en el mismo estado en el que salieron. Denominado anteriormente como el régimen de importación temporal, se mantienen las preferencias para los buenos contribuyentes.

En cuanto al plazo máximo de vigencia que hasta ahora han sido doce meses, la nueva ley permite un plazo máximo de dieciocho meses para la permanencia del Bien admitido temporalmente, los seis meses adicionales otorgables para el caso de materiales de embalaje se mantienen en la nueva legislación.

Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

Denominado como el régimen de importación temporal, se mantiene las preferencias para los bueno contribuyentes.

En cuanto al plazo máximo de vigencia que hasta ahora han sido doce meses, la nueva ley permite un plazo máximo de dieciocho meses para la permanencia del bien admitido temporalmente, los seis meses adicionales otorgables para el caso de materiales de embalaje se mantienen en la nueva legislación. Se introduce una consideración para los accesorios, parte y repuestos que aunque no se importen conjuntamente con los bienes de capital admitidos temporalmente, puedan acogerse a este tipo de ingreso. Además que se permite la salida del bien admitido temporalmente para su reparación, reacondicionamiento o reemplazo en caso de

ser necesario (previo reconocimiento físico) y se permite concluir el régimen en uno o varios envíos dentro del plazo autorizado.

Drawback.

Este régimen que permite la restitución total o parcial de los derechos arancelarios pagados al momento de importar mercancías que han sido incorporadas en el bien exportado, no han sufrido mayor modificación más allá de que al mencionar a los beneficiarios de este régimen, el artículo 104° de la nueva ley indica a través de terceros las mercancías o consumidas en la producción del bien exportado, cuando la anterior legislación indicaba la categoría de empresas productoras – exportadoras para poder considerarse como beneficiaria de este régimen.

Reposición de mercancías con franquicia arancelaria.

Este régimen que permite la importación sin el pago de los derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación de mercancías equivalentes (previamente nacionalizadas) siempre y cuando hayan sido utilizadas en la elaboración de bienes.

La nueva ley incluye, además de los productores exportadores a aquellos importadores que hayan importado por cuenta propia bienes sujetos a reposición para la elaboración del bien a exportar.

El plazo de un año se mantiene tanto para la exportación del bien final como para la nueva importación luego de emitido el certificado de reposición. Se permite

también la transferencia (total o parcial) del certificado de reposición vía endoso a favor de un tercero.

Artículo 140°.-Nacimiento de la obligación tributaria aduanera:

La obligación tributaria aduanera nace:

- (a) En la importación para el consumo, en la fecha de numeración de la declaración;
- (b) En el traslado de mercancías de zonas de tributación especial a zonas de tributación común, en la fecha de presentación de la solicitud de traslado;
- (c) En la transferencia de mercancías importadas con exoneración o inafectación tributaria , en la fecha de presentación de la solicitud de transferencia; y
- (d) En la admisión temporal para reexportación en el mismo estado y admisión temporal para perfeccionamiento activo, en la fecha de numeración de la declaración con la que solicito el régimen.

Artículo 141°.- Modalidades de determinación de la deuda tributaria aduanera

La determinación de la obligación tributaria aduanera puede realizarse por la administración aduanera o por el contribuyente o responsable.

Artículo 150°.- Exigibilidad de la obligación tributaria aduanera

La obligación tributaria aduanera es exigible:

- (a) En la importación para el consumo ,bajo despacho anticipado, a partir del día calendario siguiente de la fecha del término de la descarga y en el despacho

excepcional , a partir del día calendario siguiente a la fecha de la numeración de la declaración, con las excepciones contempladas por este decreto legislativo.

De estar garantizada La deuda de conformidad con el artículo 160° de este decreto legislativo, cuando se trate de despacho anticipado, la exigibilidad es a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha de numeración de la declaración.

- (b) En el traslado de mercancías de zonas de tributación especial a zonas de tributación común y en la transferencia de mercancías importadas con exoneración o inafectación tributaria, a partir del cuarto día siguiente de notificada la liquidación por la autoridad aduanera.
- (c) En la admisión temporal para reexportación en el mismo estado y admisión temporal para perfeccionamiento activo, a partir del día siguiente del vencimiento del plazo autorizado por la autoridad aduanera para la conclusión del régimen.

Artículo 154°.-Modalidades de extinción de la obligación tributaria aduanera.

La obligación tributaria aduanera se extingue además de los supuestos señalados en el código tributario, por la destrucción, adjudicación, remate, entrega al sector competente, por la reexportación o exportación de la mercancía sometida a los regímenes de admisión temporal para reexportación en el mismo estado y admisión temporal para perfeccionamiento activo, así como por el expediente de la declaración de acuerdo a los casos previstos en el reglamento.

2.4.2. Código tributario.

Obligación tributaria.

Artículo 1º.- Concepto de la obligación tributaria

La obligación tributaria, que es de derecho público, es el vínculo entre el acreedor y el deudor tributario, establecido por ley, que tiene por objeto el cumplimiento de la prestación tributaria, siendo exigible coactivamente.

Artículo 2º.- Nacimiento de la obligación tributaria

La obligación tributaria nace cuando se realiza el hecho previsto en la ley, como generador de dicha obligación.

Artículo 3º.- Exigibilidad de la obligación tributaria

La obligación tributaria es exigible:

Cuando deba ser determinada por el deudor tributario, desde el día siguiente al vencimiento del plazo fijado por ley o reglamento y, a falta de este plazo, a partir del décimo sexto día del mes siguiente al nacimiento de la obligación.

Tratándose de tributos administrados por la SUNAT, desde el día siguiente al vencimiento del plazo fijado en el Artículo 29º de este Código o en la oportunidad prevista en las normas especiales en el supuesto contemplado en el inciso e) de dicho artículo.

Cuando deba ser determinada por la administración tributaria, desde el siguiente al vencimiento del plazo para el pago que figure en la resolución que contenga la determinación de la deuda tributaria. A falta de este plazo, a partir del décimo sexto día siguiente al de su notificación.

Artículo 4°.- Acreedor tributario

Acreedor tributario es aquél en favor del cual debe realizarse la prestación tributaria.

El gobierno central, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, son acreedores de la obligación tributaria, así como las entidades de derecho público con personería jurídica propia, cuando la ley les asigne esa calidad expresamente.

La deuda tributaria y el pago.

Artículo 28°.- Componentes de la deuda tributaria

La Administración Tributaria exigirá el pago de la deuda tributaria que está constituida por el tributo, las multas y los intereses.

Los intereses comprenden:

1. El interés moratorio por el pago extemporáneo del tributo a que se refiere el Artículo 33°.
2. El interés moratorio aplicable a las multas a que se refiere el Artículo 181°.

Artículo 30°.- Obligados al pago

El pago de la deuda tributaria será efectuado por los deudores tributarios y, en su caso, por sus representantes.

Los terceros pueden realizar el pago, salvo oposición motivada del deudor tributario.

Artículo 31°.- Imputación del pago.

Los pagos se imputarán en primer lugar, si lo hubiere, al interés moratorio y luego al tributo o multa, de ser el caso, salvo cuando deban pagarse las costas y gastos a que se refiere el Artículo 117, en cuyo caso estos se imputarán según lo dispuesto en dicho Artículo.

Artículo 33°.- Intereses moratorios

El monto del tributo no pagado dentro de los plazos indicados en el Artículo 29° devengará un interés equivalente a la Tasa de Interés Moratorio (TIM), la cual no podrá exceder del 10% (diez por ciento) por encima de la Tasa Activa del Mercado Promedio Mensual en Moneda Nacional (TAMN) que publique la Superintendencia de Banca y Seguros el último día hábil del mes anterior.

2.4.3 Ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo

Decreto supremo N° 055-99-EF

Artículo 1°.- Operaciones gravadas

El Impuesto General a las Ventas grava las siguientes operaciones:

- a) La venta en el país de bienes muebles.
- b) La prestación o utilización de servicios en el país.
- c) Los contratos de construcción.
- d) La primera venta de inmuebles que realicen los constructores de los mismos.

Asimismo, la posterior venta del inmueble que realicen las empresas vinculadas con el constructor, cuando el inmueble haya sido adquirido directamente de éste o de empresas vinculadas económicamente con el mismo.

- e) La importación de bienes.

Artículo 2º.- Conceptos no gravados

No están gravados con el impuesto:

- a) El arrendamiento y demás formas de cesión en uso de bienes muebles e inmuebles, siempre que el ingreso constituya renta de primera o de segunda categoría gravada con el impuesto a la renta.
- b) La transferencia de bienes usados que efectúan las personas naturales o jurídicas que no realicen actividad empresarial, salvo que sean habituales en la realización de ese tipo de operaciones.
- c) La transferencia de bienes que se realice como consecuencia de la reorganización de empresas.

Artículo 4º.- Nacimiento de la obligación tributaria

La obligación tributaria se origina:

- a) En la venta de bienes, en la fecha en que se emita el comprobante de pago de acuerdo a lo que establezca el reglamento o en la fecha en que se entregue el bien, lo que ocurra primero.

Tratándose de naves y aeronaves, en la fecha en que se suscribe el correspondiente contrato.

Tratándose de la venta de signos distintivos, invenciones, derechos de autor, derechos de llave y similares, en la fecha o fechas de pago señaladas en el contrato y por los montos establecidos; en la fecha en que se perciba el ingreso, por el monto que se perciba, sea total o parcial; o cuando se emite el

comprobante de pago de acuerdo a los que establezca el reglamento, lo que ocurra primero.

- b) En el retiro de bienes, en la fecha del retiro o en la fecha en que se emita el comprobante de pago de acuerdo a lo que establezca el reglamento, lo que ocurra primero
- c) En la prestación de servicios, en la fecha en que se emita el comprobante de pago de acuerdo a lo que establezca el reglamento, o en la fecha en que se percibe la retribución, lo que ocurra primero.

En los casos de suministro de energía eléctrica, agua potable, y servicios finales telefónicos, télex y telegráficos, en la fecha de percepción del ingreso o en la fecha de vencimiento del plazo para el pago del servicio, lo que ocurra primero.

Artículo 9º.- Sujetos del impuesto

Son sujetos del impuesto en calidad de contribuyentes, las personas naturales, las personas jurídicas, las sociedades conyugales que ejerzan la opción sobre atribución de rentas prevista en las normas que regulan el Impuesto a la Renta, sucesiones indivisas, sociedades irregulares, patrimonios fideicometidos de sociedades tituladoras, los fondos mutuos de inversión en valores y los fondos de inversión que desarrollen actividad empresarial que:

- a) Efectúen ventas en el país de bienes afectos, en cualquiera de las etapas del ciclo de producción y distribución;
- b) Presten en el país servicios afectos.

- c) Utilicen en el país servicios prestados por no domiciliados.
- d) Ejecutan contratos de construcción afectos.
- e) Efectúen ventas de bienes inmuebles.
- f) Importen bienes afectos. Tratándose de bienes intangibles se considera que importa el bien el adquirente del mismo.

Artículo 11°.- Determinación del impuesto

El impuesto a pagar se determina mensualmente deduciendo del impuesto bruto de cada período el crédito fiscal, determinado de acuerdo a lo previsto en los capítulos V, VI y VII del presente título.

En la importación de bienes, el impuesto a pagar es el impuesto bruto.

Artículo 12°.- Impuesto bruto

El impuesto bruto correspondiente a cada operación gravada es el monto resultante de aplicar la tasa del impuesto sobre la base imponible.

El impuesto bruto correspondiente al contribuyente por cada período tributario, es la suma de los impuestos brutos determinados conforme al párrafo precedente por las operaciones gravadas de ese período.

Impuesto Selectivo al Consumo

Artículo 50°.- Operaciones gravadas

El Impuesto Selectivo al Consumo grava:

- a) La venta en el país a nivel de productor y la importación de los bienes especificados en los Apéndices III y IV;
- b) La venta en el país por el importador de los bienes especificados en el literal A del Apéndice IV; y,
- c) Los juegos de azar y apuestas, tales como loterías, bingos, rifas, sorteos y eventos hípicas.

Artículo 51°.- Concepto de venta

Para efecto del impuesto es de aplicación el concepto de venta a que se refiere el Artículo 3° del presente dispositivo.

Artículo 52°.- Nacimiento de la obligación tributaria

La obligación tributaria se origina en la misma oportunidad y condiciones que para el Impuesto General a las Ventas señala el Artículo 4° del presente dispositivo.

Para el caso de los juegos de azar y apuestas, la obligación tributaria se origina al momento en que se percibe el ingreso.

Artículo 53°.- Sujetos del impuesto

Son sujetos del impuesto en calidad de contribuyentes:

- a) Los productores o las empresas vinculadas económicamente a éstos, en las ventas realizadas en el país.
- b) Las personas que importen los bienes gravados.

c) Los importadores o las empresas vinculadas económicamente a éstos en las ventas que realicen en el país de los bienes gravados.

d) Las entidades organizadoras y titulares de autorizaciones de juegos de azar y apuestas, a que se refiere el inciso c) del Artículo 50º.

Artículo 55º.- Sistemas de aplicación del impuesto

El impuesto se aplicará bajo tres sistemas:

a) Al valor, para los bienes contenidos en el literal A del Apéndice IV y los juegos de azar y apuestas.

b) Específico, para los bienes contenidos en el Apéndice III, el literal B del Apéndice IV.

c) Al valor según precio de venta al público, para los bienes contenidos en el Literal C del Apéndice IV.

Artículo 57º.- Empresas vinculadas económicamente

Las empresas que vendan bienes adquiridos de productores o importadores con los que guarden vinculación económica, sin perjuicio de lo pagado por éstos, quedan obligados al pago del Impuesto Selectivo al Consumo con la tasa que por dichas ventas corresponda al productor o importador vinculado.

Las empresas a las que se refiere el párrafo anterior deducirán del impuesto que les corresponda abonar, el que haya gravado la compra de los bienes adquiridos al productor o importador con los que guarda vinculación económica.

No procede la aplicación de lo dispuesto en los párrafos precedentes si se demuestra que los precios de venta del productor o importador a la empresa vinculada no son menores a los consignados en los comprobantes de pago emitidos a otras empresas no vinculadas, siempre que el monto de las ventas al vinculado no sobrepase al 50% del total de las ventas en el ejercicio.

Los importadores al efectuar la venta en el país de los bienes gravados deducirán del impuesto que les corresponda abonar el que hubieren pagado con motivo de la importación.

En igual forma procederán los contribuyentes que elaboren productos afectos, respecto del Impuesto Selectivo al Consumo que hubiere gravado la importación o adquisición de insumos que no sean gasolina y demás combustibles derivados del petróleo. Esta excepción no se aplicará en caso que dichos insumos sean utilizados para producir bienes contenidos en el Apéndice III.

Artículo 58°.- Concepto de valor de venta

Para efecto del sistema al valor, es de aplicación el concepto de valor de venta a que se refiere el Artículo 14°, debiendo excluir de dicho valor el impuesto general a las ventas y el impuesto a que se refiere este título.

Artículo 59°.- Sistema al valor y sistema al valor según precio de venta al público-determinación del impuesto

En el sistema al valor y en el sistema al valor según precio de venta al público, el impuesto se determinará aplicando sobre la base imponible la tasa establecida en el literal A o en el literal C del apéndice IV, respectivamente.

Tratándose de juegos de azar y apuestas, el impuesto se aplicará sobre el monto determinado de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 3 del inciso a) del Artículo 56°.

Artículo 60°.- Sistema específico-determinación del impuesto

Para el sistema específico, el impuesto se determinará aplicando un monto fijo por volumen vendido o importado, cuyo valor es el establecido en el apéndice III y en el literal B del apéndice IV.

Artículo 63°.- Declaración y pago

El plazo para la declaración y pago del Impuesto Selectivo al Consumo a cargo de los productores y los sujetos a que se refiere el Artículo 57° del presente dispositivo, se determinará de acuerdo a las normas del Código Tributario.

La SUNAT establecerá los lugares, condiciones, requisitos, información y formalidades concernientes a la declaración y el pago.

Artículo 65°.- Pago del impuesto en la importación

El Impuesto Selectivo al Consumo a cargo de los importadores será liquidado y pagado en la misma forma y oportunidad que el Artículo 32° del presente dispositivo establece para el Impuesto General a las Ventas.

2.5 MARCO CONCEPTUAL

Administración aduanera.- Órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás atributos aplicables a la importación para el consumo así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros y ejercer la potestad aduanera, un servicio o una oficina de esta.

Aduana.- Término genérico, usado para designar al servicio gubernamental que es específicamente responsable de administrar la legislación relacionada con la importación y exportación de mercancías para el cobro de los gravámenes por concepto de derechos e impuestos. El término se usa también para referirse a cualquier parte del servicio de aduanas o a sus oficinas principales.

Almacén aduanero.- Local destinado a la custodia temporal de las mercancías cuya administración puede estar a cargo de la autoridad aduanera, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas, entendiéndose como tales a los depósitos temporales depósitos aduaneros.

Antidumping.- Acción legal destinada a proteger los mercados internos de la competencia desleal proveniente del exterior, derivada del uso de precios que no cubren los costos de producción.

Canal de control.- Estos canales se relacionan con el tipo de control que el Servicio Aduanero realizará sobre la mercadería a exportar.

Canal verde.- Las mercancías no requerirán de revisión documentaria ni reconocimiento físico y serán de libre disponibilidad.

Canal naranja.-Las mercancías serán sometidas únicamente a revisión documentaria.

Canal rojo.- Las mercancías estarán sujetas a revisión documentaria y reconocimiento físico.

Costo, Seguro y Flete (CIF): El vendedor despacha la mercancía para la exportación y los entrega cuando se encuentran a bordo del buque en el puerto de embarque. El vendedor corre con los gastos de transporte y seguro hasta el puerto de destino convenido. El vendedor adquiere un seguro de cobertura mínima. El comprador es responsable de todos los costos asociados con la descarga de la Mercancía en el puerto de destino y despacho de las mercancías para su importación. El riesgo pasa del vendedor al comprador cuando los bienes se encuentran a bordo del buque en el puerto de embarque.

Control aduanero.- Conjunto de medidas adoptadas para la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de esta.

Declaración aduanera de mercancías.- Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanera que deberá aplicarse a las mercancías y suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación.

Declarante.- Persona que suscribe y presenta una declaración aduanera de mercancías en nombre propio o en nombre de otro, de acuerdo a legislación nacional.

Depositario.- La persona jurídica autorizada por la administración aduanera para operar un almacén aduanero.

Deposito aduanero.- Local donde se ingresan y almacenan mercancías solicitadas al régimen de depósito aduanero puede ser privado o público.

Depósito temporal.-Local donde se ingresan y/o almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera.

Derechos Ad Valorem.-El derecho de importación ad valorem es aquel cuyo importe se obtiene mediante la aplicación de un porcentual sobre el valor en aduana de la mercadería.

Derechos arancelarios o de aduana.- Impuestos establecidos en el arancel de aduana a las mercancías que entren al territorio aduanero.

Despacho aduanero.- Cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero.

Multa.- Sanción pecuniaria que se impone a los responsables de infracciones administrativas aduaneras.

Recaudación arancelaria.-Es aquellos que se aplica a los productos importados consiguiendo un doble objetivo: Aumentar ingresos y defender a la industria del país aunque esto no favorece la competencia internacional de las empresas protegidas.

Recaudación tributaria.-Es aquel que se aplica al acto que realiza un organismo, normalmente el Estado o el gobierno, con el objetivo de juntar capital para poder invertirlo y usarlo en diferentes actividades propias de su carácter.

Reconocimiento físico.- Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varios de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza, su origen, estado, cantidad, calidad, valor, peso, medida o clasificación arancelaria.

Reconocimiento previo.- Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar en presencia del depositario la constatación y verificación de la situación y condición de la mercancía o extraer muestras de la misma, antes de la presentación de la declaración de mercancías, previo aviso a la autoridad aduanera.

Revisión documentaria.- Examen realizado por la autoridad aduanera de la información contenida en la declaración aduanera de mercancías y en los documentos que lo sustentan.

CAPITULO III

VARIABLES E HIPOTESIS

3.1 VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente trabajo de investigación hemos identificado como tales las siguientes variables:

Variable independiente (x): Aranceles de Aduana

Variable dependiente (y): Recaudación Tributaria

3.1.1 Variable Independiente:

Una variable independiente es aquella cuyo valor no depende de otra variable. Son las que el investigador escoge para establecer agrupaciones en el estudio, clasificando intrínsecamente a los casos del mismo. En este trabajo de investigación hemos considerado como variable independiente (X): Aranceles de Aduana.

3.1.2 Variable Dependiente:

Una variable dependiente es aquella cuyos valores dependen de otra variable. La variable dependiente en una función se suele representar por “Y”. En este trabajo de investigación tenemos como variable dependiente (Y): Recaudación Tributaria.

3.2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

La presente investigación es un estudio de nivel descriptivo, explicativo y correlacional, no experimental, donde se hace uso de dos tipos de variables de investigación como son la variable independiente y la variable dependiente.

TABLA N° 3.1

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Aranceles De Aduana	- Según Moisés Helden (2010) "El arancel de aduanas": Es un instrumento regulador del comercio exterior y debe adaptarse a la dinámica que experimentan los cambios internacionales, así como a las condiciones de producción y comercio del país que los utiliza.	-Derechos arancelarios Según SUNAT: Impuestos que se deben pagar en la aduana en el momento de importar o exportar mercancías -Normas legales aplicables a la importación Según SUNAT: Son pautas a seguir para el despacho de las mercancías destinadas al régimen de Importación y exportación en las intendencias de aduana Marítima del Callao.	-Impuesto a la importación Según SUNAT: El marco normativo de este tipo de impuesto está constituido por la Ley General de Aduanas y el Arancel de Aduanas -Decreto legislativo 1053 Ley General de Aduanas Según La Nueva Ley General de Aduanas: Establece que aduanas es el organismo del Estado facultado para interpretar y emitir pronunciamiento técnico tributario sobre los alcances de las disposiciones legales en materia aduanera
Recaudación Tributaria	- Según Emmanuel Rodriguez (2013) "Fortalecimiento de la recaudación fiscal": Es aquel el que se aplica al acto que realiza un organismo, normalmente el estado o el gobierno, con el objetivo de juntar capital para poder invertirlo o usarlo en diferentes actividades propias de su carácter.	-Recaudación arancelaria Según MEF: Es el cobro que hace el estado de los aranceles que se aplica a los bienes que son objeto de importación y exportación. - Recaudación de los demás impuestos indirectos Según Javier Luque "Impuestos Indirectos y su imposición en el peru" : Es la función pública que tiene por objeto procurar el ingreso en el Tesoro Público de los tributos previamente liquidados.	- AD/ VALOREM Según SUNAT: Derecho arancelario grava la importación de las mercancías. - Base Legal IGV Según la Ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo: Grava la importación de todos los bienes, salvo las excepciones previstas en la norma. Su base imponible está constituida por el valor CIF aduanero más los derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación. - Base Legal ISC Según la Ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo: Es un impuesto indirecto que, a diferencia del IGV, solo grava determinados bienes (es un impuesto específico).

3.3 HIPÓTESIS GENERAL E HIPÓTESIS ESPECIFICA

3.3.1 Hipótesis General

“Los Aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 -2014”.

3.3.2 Hipótesis Especifico

- “La adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden positivamente en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014”.
- “La adecuada aplicación de las normas legales en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la Provincia Constitucional del Callao 2008 -2014”.

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA

4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación es aplicada y cuantitativa.

a) El tipo de investigación se inscribe en el de una investigación aplicada. Según Giroux (2004) “Metodología de las ciencias humanas” considera que: La investigación aplicada es estudiar problemas concretos con el fin de aplicar un plan de acción para decidir o intervenir eficazmente en una situación dada. Confronta teoría y realidad brindando resultados prácticos y aplicativos. La presente investigación se orienta a señalar: “Los aranceles de aduanas y su incidencia en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 – 2014”.

b) El tipo de investigación es cuantitativa, la solución de los problemas se basa a través de estadísticas.

Según Polit (2004) “Investigación científica en ciencias de la salud: principios y métodos” sostiene lo siguiente: “Una investigación se considera como cuantitativa, cuando se reduce a medir variables en función de una magnitud o cantidad determinada. Los aspectos que caracterizan a una investigación cuantitativa es la medición sometidas a lo matemático y reproduce numéricamente las relaciones entre los sujetos y los fenómenos. En general, la investigación cuantitativa tiene mucho valor en validez externa, debido a que con una muestra

representativa de la población se puede inferir los resultados del estudio en esa muestra a la población de donde proviene”.

La presente investigación se orienta a señalar: “Los aranceles de aduanas y su incidencia en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 – 2014”.

4.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación: “Los aranceles de aduanas y su incidencia en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 – 2014”.Es no experimental y es de corte longitudinal.

a) La investigación realizada es de corte no experimental

Según Hernández (2006) “Metodología de la investigación” nos dice: La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente las variables, es decir se trata de una investigación donde no se hacen variar intencionalmente las variables independientes. Se observan los fenómenos tal y como se dan en el contexto natural, para después analizarlos, teniendo como objetivo indagar la incidencia y los valores en que se manifiestan una o más variables.

b) La investigación es de corte Longitudinal (2008-2014) debido a que se Recolectan los datos en un periodo de tiempo variables y analizar su incidencia en un periodo determinado.

Según Baptista (2006) “Metodología de la investigación” nos dice que: El estudio de corte longitudinal se basa en recolectar datos en diferentes puntos a través del tiempo para realizar inferencias acerca del

Cambio en una relación causa-efecto. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un espacio de tiempo variable.

El nivel de investigación es descriptivo, correlacional y explicativo.

El estudio es descriptivo porque tiene como objetivo indagar la incidencia de las modalidades o niveles de una o más variables en una población.

Según Hernández (2006) “Metodología de la investigación” señala que: Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno sometido a análisis. Trabaja sobre realidades de hecho, la cual se considera asociativa.

Correlacional porque evalúan la relación, asociación entre dos o más variables, el comportamiento de una variable en función de la otra y brindan pistas para suponer influencias y relaciones de causa - efecto.

Según Tamayo y Tamayo (2006) “El proceso de la investigación científica “nos dice que : La investigación correlacional tiene como objeto determinar el grado en el cual las variaciones en uno o varios factores son concomitantes con la variación en otro u otros factores, la existencia y fuerza de esta covariación se

miden estadísticamente a través de coeficientes de correlación. Permite identificar asociaciones entre variables.

Explicativa porque explica porque ocurre el problema y en qué circunstancias se dan.

Según Valderrama (2015) **“Pasos para elaborar proyectos y tesis de investigación científica” nos dice que** la investigación explicativa va más allá de la descripción de conceptos o fenómenos, así como del establecimiento de relaciones entre conceptos. Están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Su interés se centra en explicar porque se ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o bien por qué se relacionan dos o más variables.

4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

La Población que se tomara para esta investigación estará constituido por los datos aranceles de aduana y recaudación tributaria extraída de la página web de la SUNAT.

Según Pérez (2005) “Diseño de la investigación cuantitativa” nos dice que: El conjunto de elementos de los que se toma la información en el proceso de muestreo se llama muestra y el número de elementos que lo componen tamaño muestral.

La muestra es un subconjunto de la población lo más representativa posible, siendo los métodos de muestreo las técnicas estadísticas que permiten seleccionar una muestra lo suficientemente representativa.

La población estará constituida por las estadísticas generales respecto aranceles y recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao.

La ubicación de los archivos de las estadísticas constituye información orientada directamente dentro del ámbito de la Provincia Constitucional del Callao.

Tamaño de la muestra:

La muestra serán los registros de materia tributaria desde el periodo 2008 – 2014.

Sierra Bravo (2003) “Técnicas de investigación social” considera: La muestra como una parte representativa de un conjunto o población debidamente elegida que se somete a observación científica en representación del conjunto, con el propósito de obtener resultados válidos para el universo total investigado.

4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Se define por técnicas como un instrumento de recolección de datos es en principio cualquier recurso de que pueda valerse el investigador para acercarse a los fenómenos y extraer de ellos información. De este modo el instrumento sintetiza en si toda la labor previa de la investigación, resume los aportes del marco teórico al seleccionar datos que corresponden a los indicadores y, por lo tanto a las variables o conceptos utilizados.

Según Hurtado (2000) “Metodología de la investigación holística” nos dice que: Las técnicas de recolección de datos comprenden procedimientos y actividades que le permiten al investigador obtener la información necesaria para dar respuesta a su pregunta de investigación, mientras que los instrumentos constituyen la vía mediante la cual es posible aplicar una determinada técnica de recolección de información.

En ese sentido, las técnicas e instrumentos de recolección de datos para esta investigación de tipo cuantitativa se aplicaron en primer lugar, en la fase de la recopilación de estadísticas y luego en la fase descriptiva, comparativa, analítica y explicativa de la misma, de tal manera que los aranceles de aduanas en la importación y su incidencia en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008-2014, de respuesta al problema planteado.

4.5 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El proceso que se llevó a cabo para realizar la investigación es el siguiente:

- Se recopiló información de la siguiente fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria como ente principal para la obtención de información en la importación de automóviles a niveles comparativos: porcentual, estadístico entre otros, tomando como muestra de estudio la Provincia Constitucional del Callao.
- La información que se pudo obtener de años comparativos fue de la memoria anual SUNAT 2008-2014 y de las estadísticas de comercio exterior SUNAT anuarios del 2008 al 2014 y los boletines del 2008 al 2014. Los datos tomados

fueron valores porcentuales del IGV, Ad- valorem, ISC y la recaudación tributaria.

4.6 PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO Y ANÁLISIS DE DATOS.

Para el procesamiento de datos se usó el paquete estadístico SPSS 22 y Microsoft Excel 2013 y análisis de datos. El análisis de datos se realizó usando:

- Gráficos de serie de tiempo.
- Pruebas Paramétricas: coeficiente de correlación lineal de Pearson modelo de regresión, análisis de regresión, gráficos de series de tiempo.
- Pruebas de normalidad de Kolmogorov.
- Grafico Q.Q. Plott para normalidad.
- Para la confiabilidad del instrumento a través del coeficiente de alpha de Cronbach.

CAPÍTULO V

RESULTADOS

5.1 RESULTADO DEL PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO

Prueba de Normalidad de Kolmogorov Smirnov

Esta prueba sirvió para probar el supuesto de normalidad necesario para la realización de un análisis de regresión. También se realizó una gráfica de QQ plott para probar normalidad y cumplir el supuesto necesario del análisis de regresión lineal.

Supuesto de Normalidad para el análisis de Regresión

TABLA N° 5.1

PRUEBA DE KOLMOGOROV-SMIRNOV

Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra

	Ad_Valorem	IGV	ISC	Recaudacion_Tri butaria	
N	7	7	7	7	
Parámetros normales ^{a,b}	Media	1485759,43	15384496,86	918368,71	20794234,71
	Desviación típica	158562,341	2821602,244	174529,354	3335170,580
Diferencias más extremas	Absoluta	,207	,182	,216	,152
	Positiva	,146	,126	,144	,136
	Negativa	-,207	-,182	-,216	-,152
Z de Kolmogorov-Smirnov	,549	,480	,572	,401	
Sig. Asintót. (bilateral)	,924	,975	,899	,997	

a. La distribución de contraste es la Normal.

b. Se han calculado a partir de los datos.

Fuente: Procesado por los autores

Hemos observado que para todas las variables el valor $P > 0,05$; por lo tanto se concluye que los datos en cada una de las variables son normales.

Ad_Valoren $P=0,924 > 0,05$

I.S.C. $P=0,975 > 0,05$

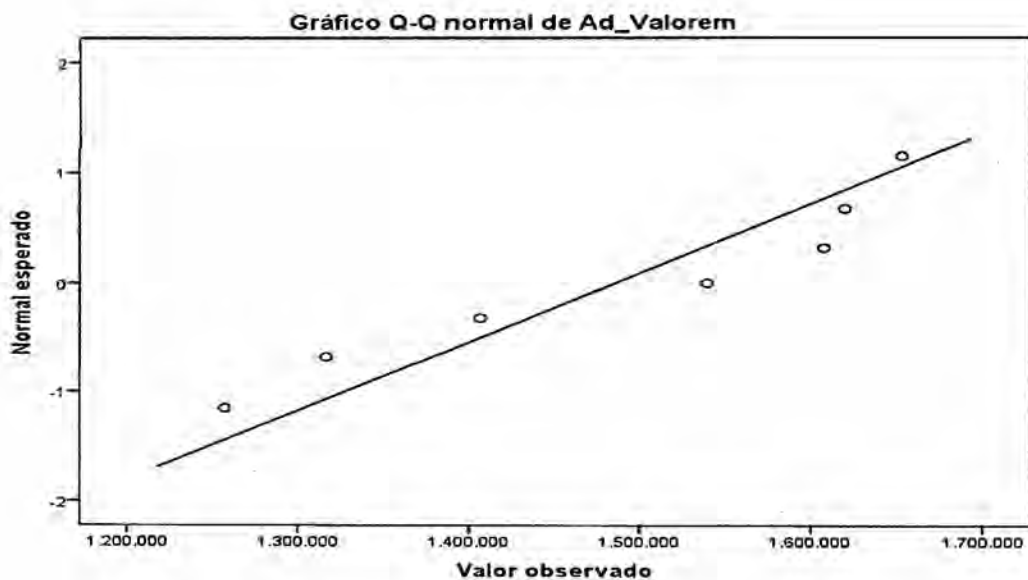
I.G.V. $P=0,899 > 0,05$

Recaudación $P=0,997 > 0,05$

En forma gráfica la normalidad podemos observar en el trabajo de investigación a través de la gráfica Q.Q. Plott lo siguiente:

GRAFICO N° 5.1

Q-Q PLOTT NORMAL DE AD_VALOREM



Fuente: Procesado por los autores

En la Grafica N°5.1 hemos observado que los datos de la variable (Ad_Valorem)

En base a la recaudación frente a los ingresos comprendidos desde el periodo 2008 al 2014 tienen una distribución normal.

TABLA N° 5.2

DATA DE AD_VALOREM

En millones de nuevos soles

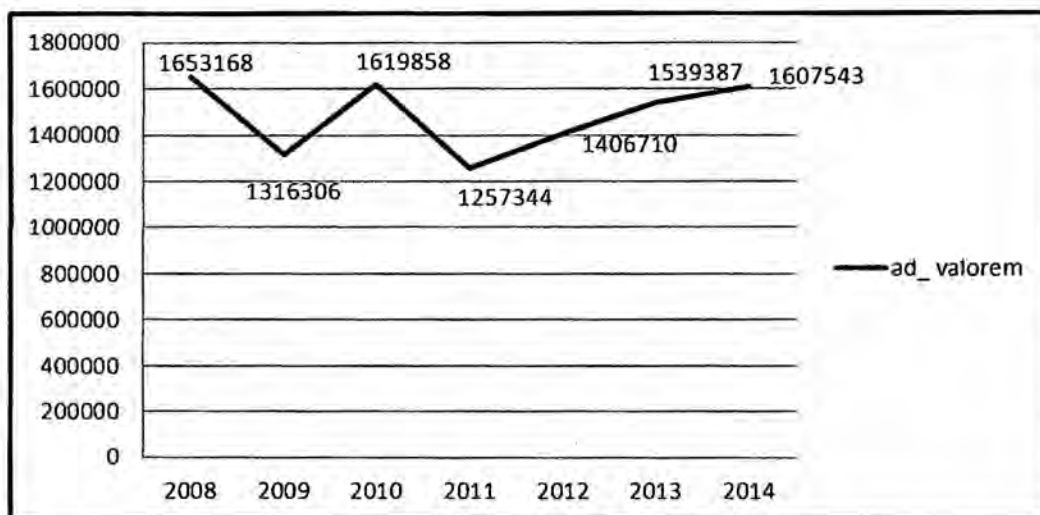
Sub – Variable	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ad_Valorem	S/1653168	S/1316306	S/1619858	S/1257344	S/1406710	S/1539387	S/1607543

Fuente: SUNAT
Elaborado: por los autores

GRAFICO N° 5.2

COMPORTAMIENTO DEL AD_VALOREM

En millones de nuevos soles

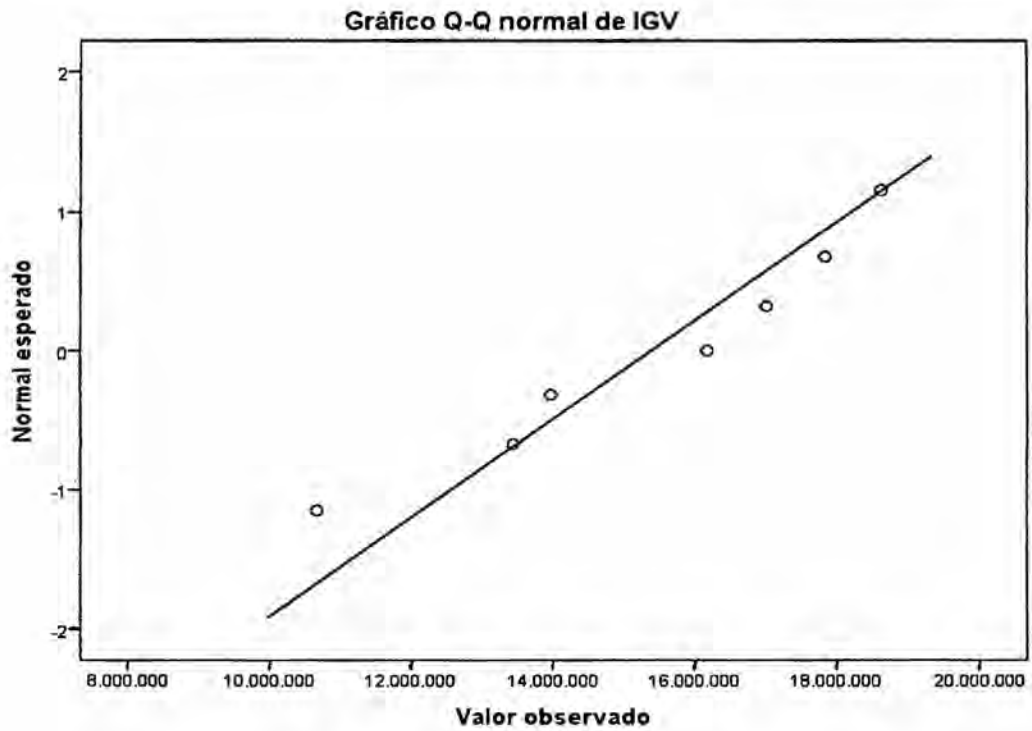


Fuente: SUNAT
Elaborado: por los autores

La Aduana Marítima del Callao mantiene una relativa estabilidad en la recaudación en los últimos periodos desde el 2008 al 2014, siendo el año 2008 el año en el cual más se recaudó y en el año 2011 la que menos ingreso hubo debido a la rebaja en los aranceles.

GRAFICO N° 5.3

Q-Q PLOTT NORMAL DE IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS



Fuente: Procesado por los autores

En la Grafica N°5.3 hemos observado que los datos de la variable (Impuesto General a las Ventas) En base a la recaudación frente a los ingresos comprendidos desde el periodo 2008 al 2014 tienen una distribución normal.

TABLA N° 5.3

DATA DE IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS

En millones de nuevos soles

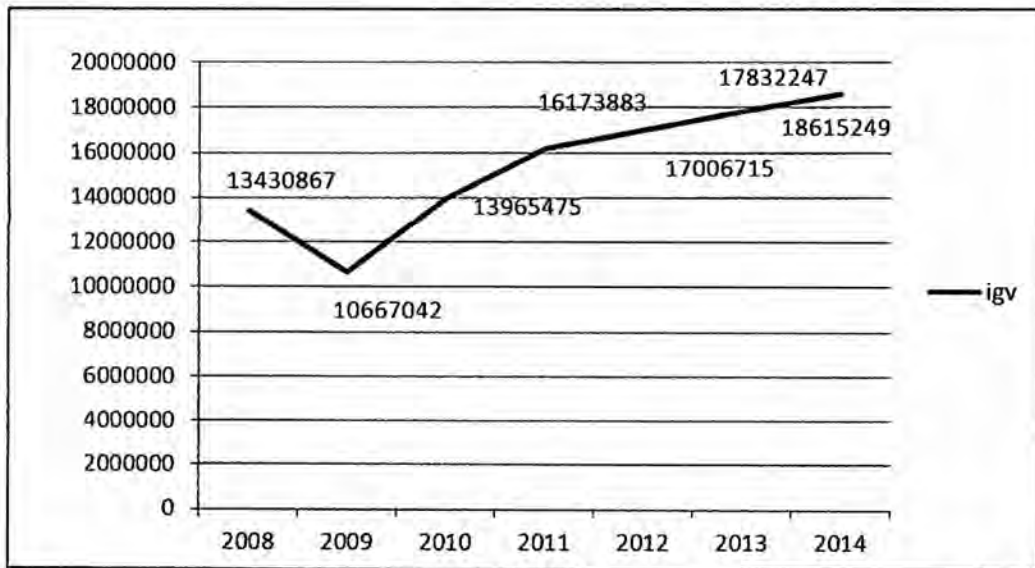
Sub – Variable	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IGV	S/13430867	S/10667042	S/13965475	S/16173883	S/17006715	S/17832247	S/18615249

Fuente: SUNAT
Elaborado: por los autores

GRAFICO N° 5.4

COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS

En millones de nuevos soles

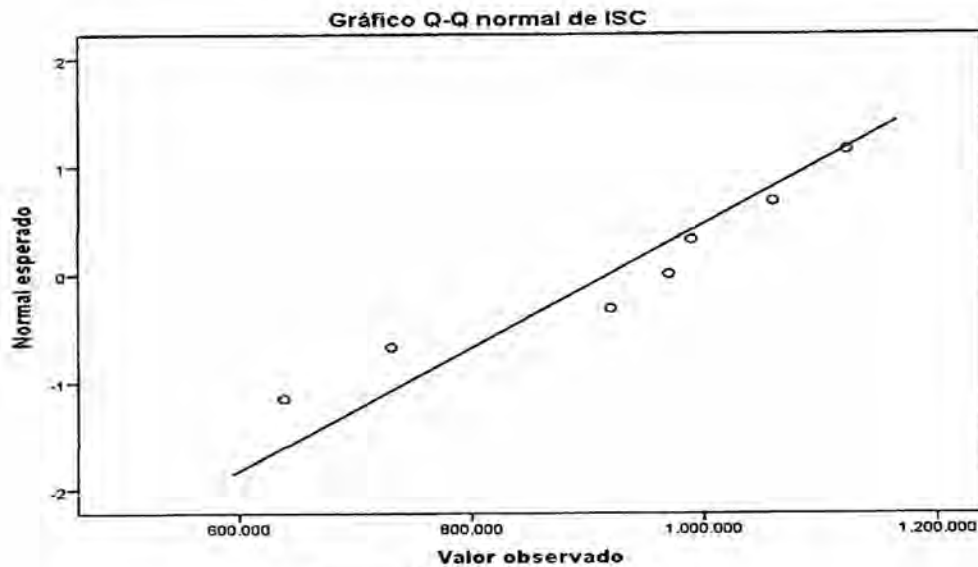


Fuente: SUNAT
Elaborado: por los autores

En este grafico vemos como la recaudación del Impuesto General a las Ventas Observamos en los años 2008 y 2009 una disminución debido a la crisis financiera mundial; desde el 2010 al 2014 mantiene una tendencia creciente debido a los TLC que abrieron nuevos mercados en la importación.

GRAFICO N° 5.5

Q-Q NORMAL DE IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO



Fuente: Elaborado por los autores

En la Grafica N°5.5 hemos observado que los datos de la variable (Impuesto Selectivo al Consumo). En base a la recaudación frente a los ingresos comprendidos desde el periodo 2008 al 2014 tienen una distribución normal.

TABLA N° 5.4

DATA DE IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO

En millones de nuevos soles

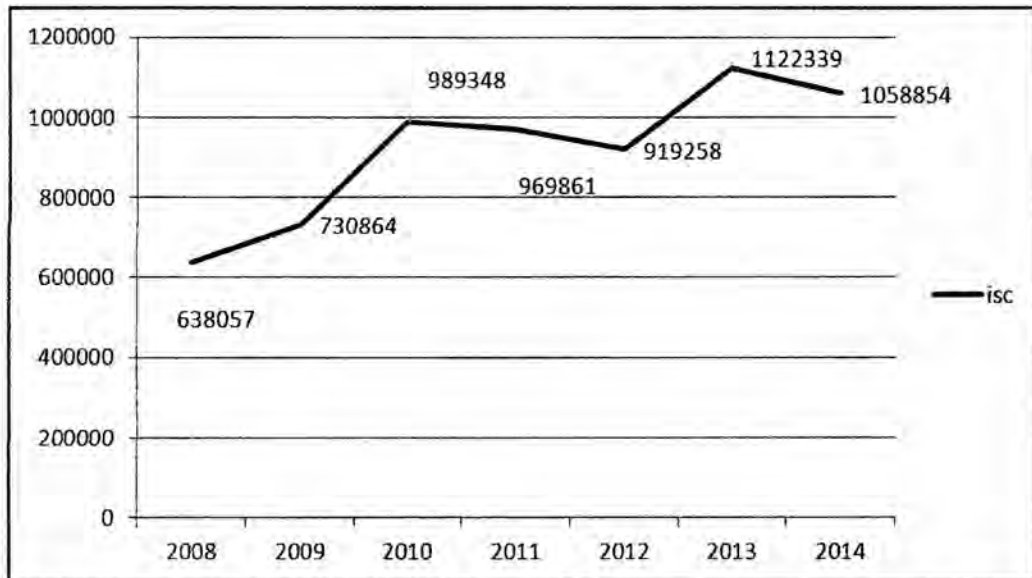
Sub – Variable	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ISC	S/638057	S/730864	S/989348	S/969861	S/919258	S/1122339	S/1058854

Fuente: SUNAT
Elaborado: por los autores

GRAFICO N° 5.6

COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO

En millones de nuevos soles



Fuente: SUNAT
Elaborada: por los autores

En este grafico vemos como la recaudación del Impuesto selectivo al consumo Observamos en los años 2008 y 2009 una disminución debido a la crisis financiera mundial; desde el 2010 al 2014 mantiene una tendencia creciente debido a los TLC que abrieron nuevos mercados en la importación.

Problema General

¿De qué manera los aranceles de aduanas en la importación inciden en la recaudación tributaria en la provincia constitucional del callao 2008 -2014?

TABLA N° 5.5

**PRUEBA DE ANÁLISIS DE VARIANZA PARA LA REGRESIÓN
(ANOVA)**

ANOVA^a

Modelo	Suma de cuadrados	Gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	66417114162185,340	1	66417114162185,340	1027,929	,000 ^b
Residual	323062616920,089	5	64612523384,018		
Total	66740176779105,430	6			

a. Variable dependiente: REC_TRIB

b. Variables predictoras: (Constante), ARANCEL

Fuente: Elaborada por los autores

Según los resultados de Anova el modelo de regresión es significativo

TABLA N° 5.6

**MODELO DE REGRESIÓN - COEFICIENTES
ARANCELES – RECAUDACIÓN**

En millones de nuevos soles

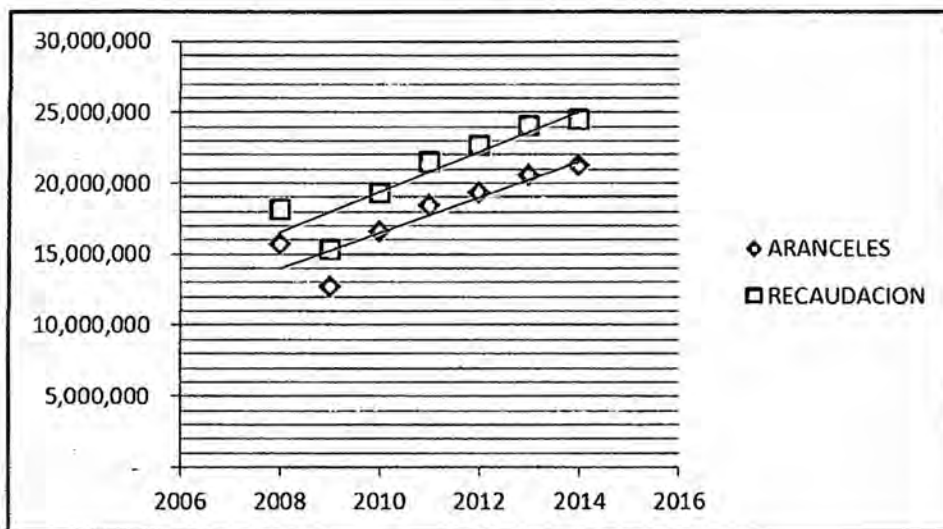
VARIABLES	SUB-VARIABLES	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
INDEPENDIENTE	ARANCELES	15,722,092	12,714,211	16,574,681	18,401,087	19,332,683	20,493,973	21,281,646
DEPENDIENTE	RECAUDACION	18,193,791	15,374,597	19,290,417	21,468,398	22,674,765	24,094,277	24,463,398

Fuente: SUNAT
Elaborada por los autores

Podemos apreciar que existe una dependencia entre el arancel y la recaudación, a mayor recaudación mayores ingresos para el estado.

GRAFICO N° 5.7

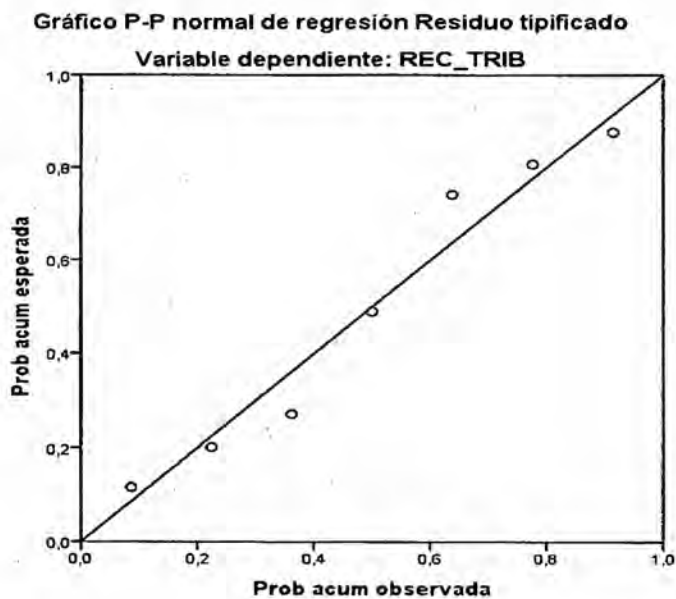
COMPORTAMIENTO DEL ARANCEL FRENTE A LA RECAUDACION



Fuente: Procesada por los autores

GRAFICO N° 5.8

P-P NORMAL DE REGRESION RESIDIO TRIPIFICADO



Fuente: Elaborado por los autores

Problema Especifico N°1

¿De qué manera los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación arancelaria en la provincia constitucional del callao 2008 – 2014?

TABLA N° 5.7

PRUEBA DE ANÁLISIS DE VARIANZA PARA LA REGRESIÓN (ANOVA)

ANOVAa

Modelo	Suma de cuadrados	Gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	13774519727363117000,000	1	13774519727363117000,000	6,899	,047 ^b
Residual	9982509830722003000,000	5	1996501966144400640,000		
Total	23757029558085120000,000	6			

a. Variable dependiente: Recaud_Aduanera

b. Variables predictoras: (Constante), Ad_Valorem

Fuente: Procesada por los Autores

Según los resultados del ANOVA el modelo de regresión es significativo

TABLA N° 5.8

DERECHOS ADUANEROS – RECAUDACION ADUANERA

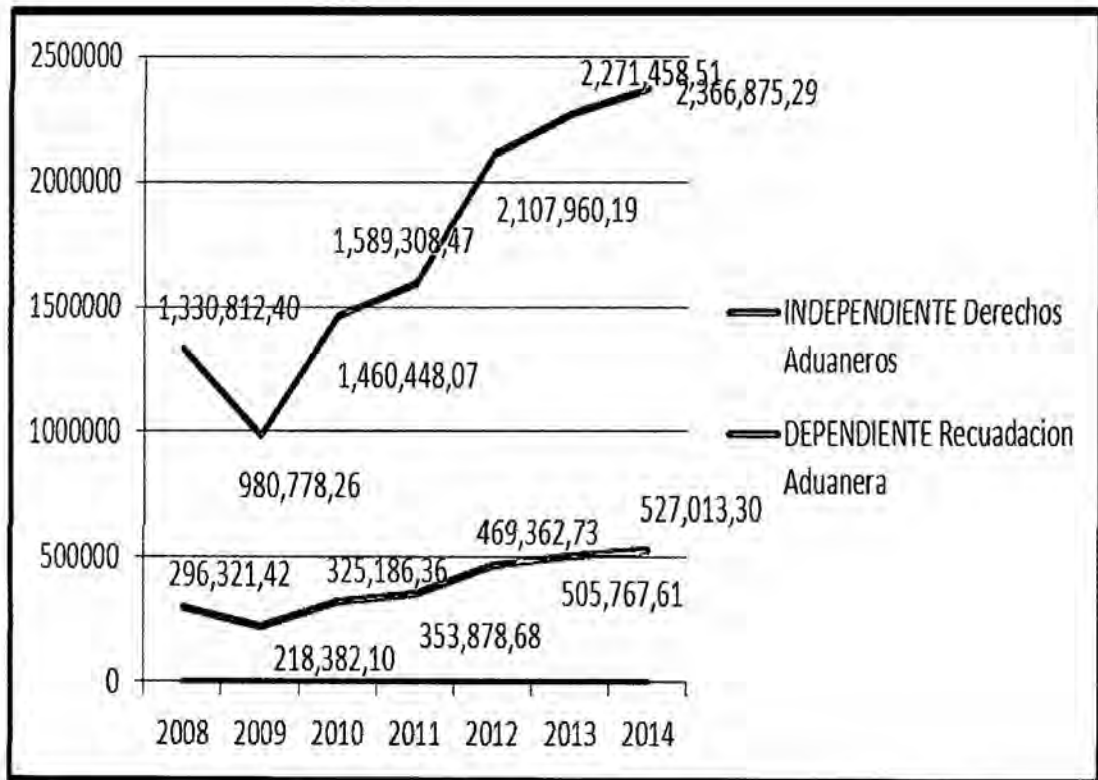
VARIAB LES	SUB VIARIAB LES	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
INDEPEN DIENTE	Derechos Aduaneros	S/296,321.42	S/218,382.10	S/325,186.36	S/353,878.68	S/469,362.73	S/505,767.61	S/527,013.30
DEPENDI ENTE	Recaudación Aduanera	S/1,330,812.40	S/980,778.26	S/1,460,448.07	S/1,589,308.47	S/2,107,960.19	S/2,271,458.51	S/2,366,875.29

Fuente: Procesada por los autores

GRAFICO N° 5.9

COMPORTAMIENTO DE LOS DERECHOS ADUANEROS FRENTE A LAS RECAUDACION ADUANERA

En millones de nuevos soles



Fuente: Procesada por los autores

En la gráfica podemos observar que la adecuada aplicación de los derechos aduaneros como el Ad -Valorem incide positivamente en la recaudación aduanera

Problema específico 2

¿De qué manera las normas legales aplicadas a la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 – 2014?

TABLA N° 5.9

**RECAUDACION TRIBUTARIA DE LOS DEMAS IMPUESTOS
INDIRECTOS (IGV- ISC) EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL
CALLAO 2008-2014**

En millones de nuevos soles

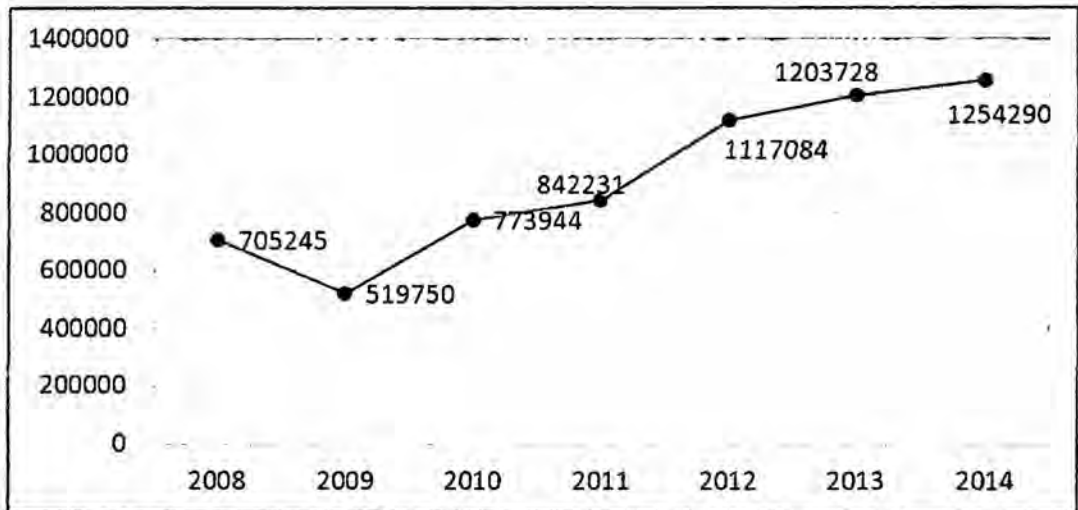
AÑOS	IGV	ISC
2008	S/705244.66	S/329246.97
2009	S/519750.47	S/242646.87
2010	S/773943.77	S/361319.40
2011	S/842230.62	S/393197.81
2012	S/1117083.96	S/521515.20
2013	S/1203727.84	S/561962.81
2014	S/1254290.20	S/585569.53

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de
Administración Tributaria
Elaborado por los Autores

GRAFICO N° 5.10

RECAUDACION TRIBUTARIA DEL IMPUESTO DE IMPORTACION (IGV) EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008-2014

En millones de nuevos soles



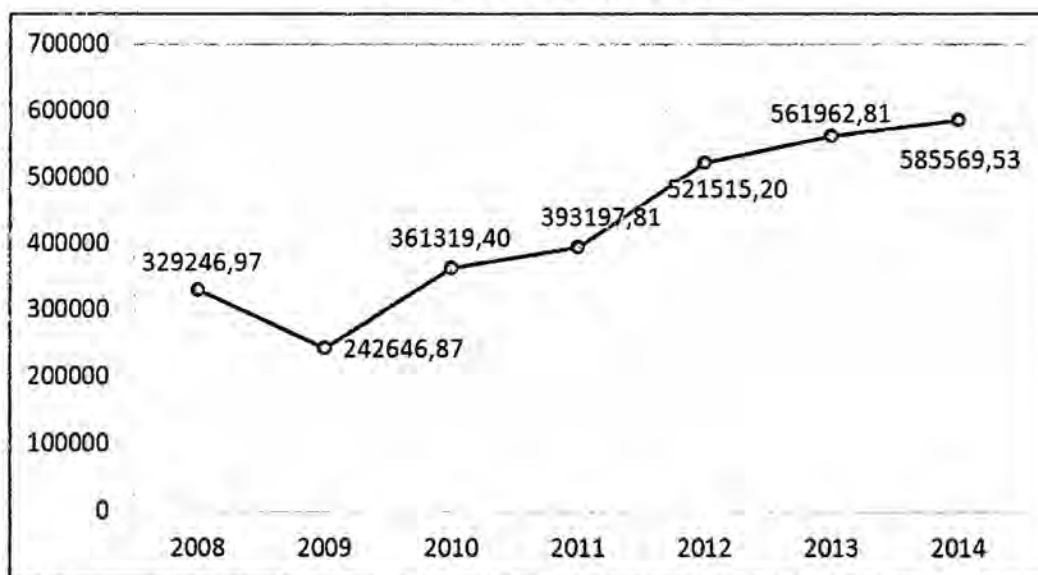
Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

LEYENDA:

AÑOS	IGV	BASE LEGAL	TASA
2008	S/705244.66	Ley N° 29144	19%
2009	S/519750.47	Ley N° 29291	19%
2010	S/773943.77	Ley N° 29467	19%
2011	S/842230.62	Ley N° 29628/Ley N° 29666 (a partir del 01/03/2011 hasta el 31/12/2011 el impuesto es 18 %)	19%
2012	S/1117083.96	Ley N° 29666	18%
2013	S/1203727.84	Ley N° 29666	18%
2014	S/1254290.20	Ley N° 29666	18%

Esta grafica se interpreta que la recaudación por concepto del IGV el año 2008 fue de S/705244.66. En el año 2011 la tasa de IGV se mantuvo en 19% con la Ley N° 29628 hasta el 28 de febrero pero a partir del 01/03/2011 la tasa disminuyo a 18 % con la Ley N° 29666 esto quiere decir que la recaudación aumento considerablemente a S/842230.62 como consecuencia se redujo el déficit fiscal que el Perú con respecto de su PBI, otra relación es obtener el visto bueno del Fondo Monetario Internacional que en dicha época había recomendado el cumplimiento de metas y parámetros al país. La reducción de la tasa del IGV, de 19 a 18 por ciento aumentará la capacidad adquisitiva de los peruanos y contribuirá a la producción de los distintos sectores económicos del país.

GRAFICO N° 5.11
RECAUDACION TRIBUTARIA DEL IMPUESTO DE IMPORTACIÓN
(ISC) EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008-2014
En millones de nuevos soles



Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

LEYENDA:

AÑOS	ISC
2008	S/329246.97
2009	S/242646.87
2010	S/361319.40
2011	S/393197.81
2012	S/521515.20
2013	S/561962.81
2014	S/585569.53

En este grafico podemos analizar las pautas para entender la mecánica de cómo se grava el Impuesto Selectivo al Consumo, sobre todo en el caso de la importación de automóviles nuevos , tomando en cuenta que la tasa es 10% . Durante 2008, el ISC total sumó, S/ 329246.97; en el año 2009 debido a las modificaciones que hubo en la nueva ley general de aduanas la recaudación registro una disminución de S/242646.87 millones esto quiere decir que los importadores no decidieron apostar aun, ya que para los años 2010 al 2014 las importaciones se incrementaron debido a la libre importación que el gobierno incentivo.

CAPÍTULO VI

DISCUSION DE RESULTADOS

6.1 PRUEBA DE HIPOTESIS

Al desarrollar el presente trabajo de investigación planteamos como objetivo determinar cómo los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao en el año 2014.

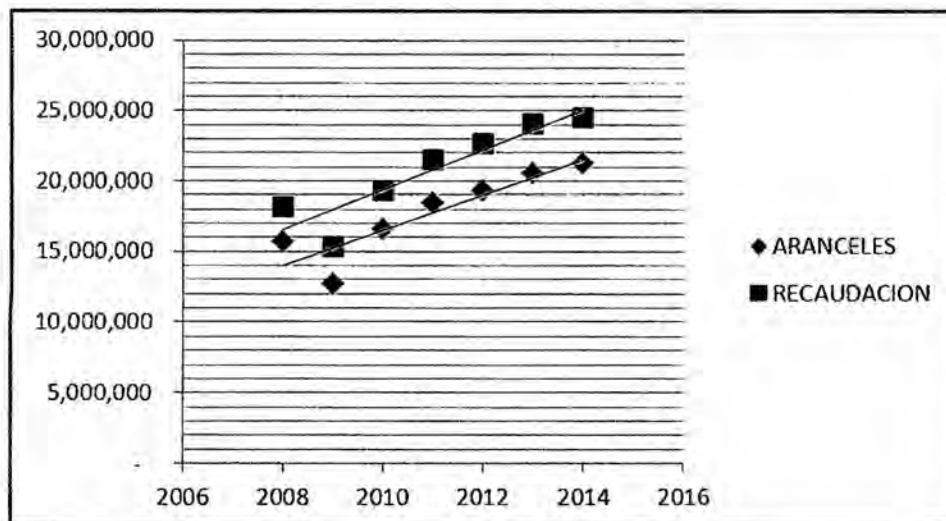
La Población que se tomó para esta investigación estuvo constituida por los datos aranceles de aduana y recaudación tributaria descritos en la memoria anual de la SUNAT y la muestra fue realizado de un subconjunto de la población lo más representativa posible en este caso **en la importación de vehículos nuevos**, siendo los métodos de muestreo las técnicas estadísticas que nos permitieron seleccionar una muestra lo suficientemente representativa.

6.1.1 HIPÓTESIS GENERAL

Los aranceles de aduanas inciden positivamente en la recaudación tributaria en la provincia constitucional del callao

GRAFICO N° 6.1

COMPORTAMIENTO DEL ARANCEL FRENTE A LA RECAUDACION



Fuente: Procesada por los autores

Como podemos observar los aranceles de aduanas en los últimos años ha ido creciendo de forma ascendente es así que en los años 2013 al 2014 creció en 787673 aproximadamente un 3.84% anual. Es así que vemos también un mayor crecimiento en la recaudación tributaria en los años 2013 al 2014 creció en 369121 aproximadamente un 1.54% anual es por eso que podemos decir que los aranceles de aduanas inciden positivamente en la recaudación tributaria.

Para desarrollar nuestra Hipótesis General se desarrolló el Análisis de Regresión Lineal por ser variables cuantitativas numéricas estudiadas en un periodo de tiempo 2008 – 2014. El coeficiente de Correlación de Pearson es el indicador estadístico para determinar la incidencia entre las variables.

“Los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014”.

Ho: Los aranceles de aduana en la importación no inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 – 2014

Ha: Los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014.

TABLA N° 6.1

RESUMEN MODELO REGRESION LINEAL

Resumen del modelo^b

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	,998 ^a	,995	,994	254189,93565

a. Variables predictoras: (Constante), ARANCEL

b. Variable dependiente: REC_TRIB

Fuente: Elaborada por los autores

Nos indica que existe una relación del 99.8% entre los aranceles y la recaudación tributaria.

TABLA N° 6.2

MODELO DE T- STUDENT

Coefficientes^a

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	T	Sig.
	B	Error tip.	Beta		
(Constante)	1024566,667	624059,930		1,642	,162
ARANCEL	1,111	,035	,998	32,061	,000

a. Variable dependiente: REC_TRIB

b. Variable Independiente : Arancel

Fuente: Procesada por los autores

El análisis de regresión nos sirve también para la realización de pronósticos, en nuestra investigación el modelo obtenido es:

$$Y = 1024566,667 + 1,111 X$$

Dónde: Y = Recaudación Tributaria

x = Aranceles de Aduanas

Las predicciones obtenidas con este modelo serán bastante acertadas pues su coeficiente de determinación $R^2 = 0,995$ (el modelo es bueno para la realización de pronósticos).

Discusión:

Rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna; la misma que proporciona a continuación, los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014".

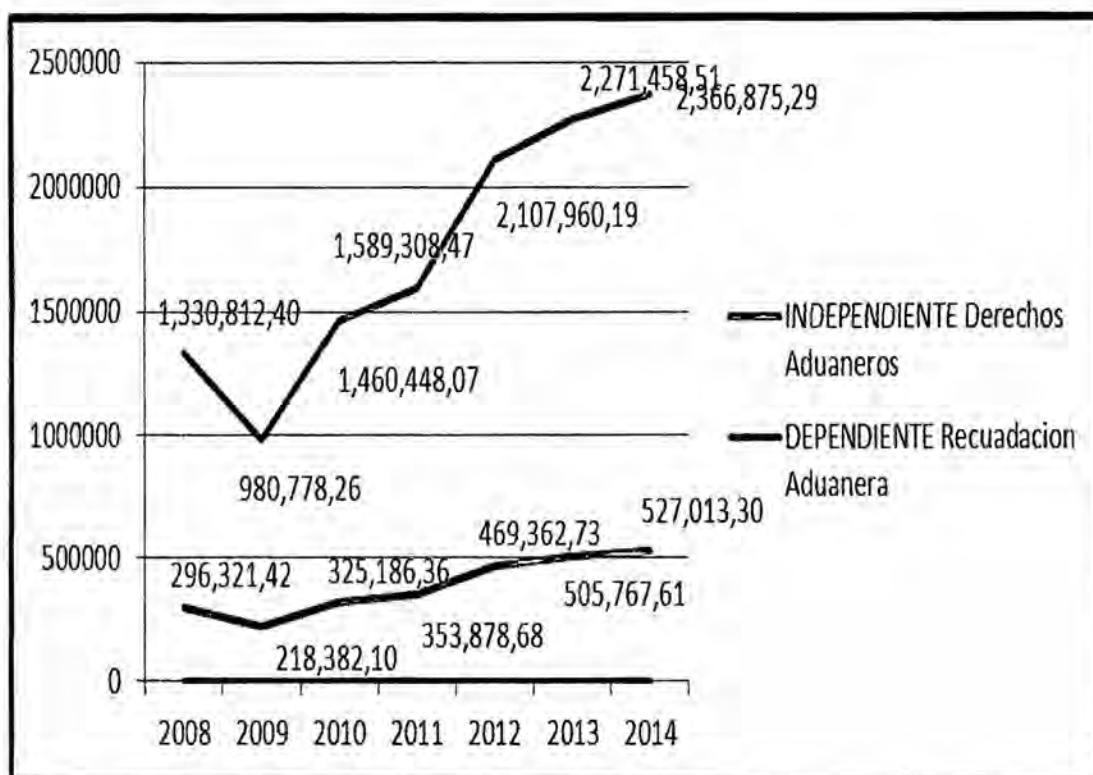
6.1.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1

La adecuada aplicación de los derechos arancelarios inciden positivamente en la recaudación aduanera en la provincia constitucional del callao.

GRAFICO N° 6.2

COMPORTAMIENTO DE LOS DERECHOS ADUANEROS FRENTE A LAS RECAUDACION ADUANERA

En millones de nuevos soles



Fuente: Procesada por los autores

Como podemos observar la adecuada aplicación de los derechos arancelarios en los últimos años ha ido creciendo de forma ascendente es así que en los

años 2013 al 2014 creció en 21245,69 aproximadamente un 4.20% anual. Es así que vemos también un mayor crecimiento en la recaudación aduanera en los años 2013 al 2014 creció en 95416.78 aproximadamente un 4.20% anual es por eso que podemos decir que la adecuada aplicación de los derechos arancelarios inciden positivamente en la recaudación aduanera

Para desarrollar nuestra Hipótesis Especifica 1 se desarrolló el Análisis de Regresión Lineal por ser variables cuantitativas numéricas estudiadas en un periodo de tiempo 2008 – 2014. El coeficiente de Correlación de Pearson es el indicador estadístico para determinar la incidencia entre las variables.

“La adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008-2014”.

Ho. La adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos no inciden positivamente en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 -2014”.

Ha. La adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden positivamente en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 -2014”.

TABLA N° 6.3

RESUMEN MODELO CORRELACION PEARSON

Resumen del modelo^b

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	,761 ^a	,580	,496	1412976279,39906

a. Variables predictoras: (Constante), Ad_Valorem

b. Variable dependiente: Recaud_Aduanera

Fuente: elaborada por los autores

R = 0,761

“La adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en un 76.1% en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008-2014”.

La incidencia de las sub-variables Ad – Valorem y Recaudación Aduanera nos indica que existe una relación del 76,1% entre rotación de ellos, a medida que aumenta el ad – valorem también aumenta la recaudación aduanera, estos a su vez generarían más ingresos en la recaudación tributaria.

TABLA N° 6.4
MODELO DE T-STUDENT

Coefficientes^a

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	T	Sig.
	B	Error típ.	Beta		
(Constante)	7542524938,510	752024589,773		10,030	,000
Ad_Valorem	,418	,159	,761	2,627	,047

- a. Variable dependiente: Recaud_Aduanera
b. Variable Independiente: Ad_valorem

Fuente: Procesada por los autores

Prueba de Hipótesis para los parámetros de la regresión entre los derechos arancelarios y la recaudación aduanera en la provincia constitucional del callao para los años 2008 - 2014.

El análisis de regresión nos sirve también para la realización de pronósticos, en nuestra investigación el modelo obtenido es:

$$Y = 7542524938,510 + 0.418 X$$

Dónde: Y = Recaudación Arancelaria

X = Derechos Arancelarios

Las predicciones obtenidas con este modelo serán bastante acertadas pues su coeficiente de determinación $R^2 = 0,580$ (el modelo es bueno para la realización de pronósticos).

Discusión:

Rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna; la misma que proporciona a continuación, la adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden positivamente en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 -2014”.

6.1.3 HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2:

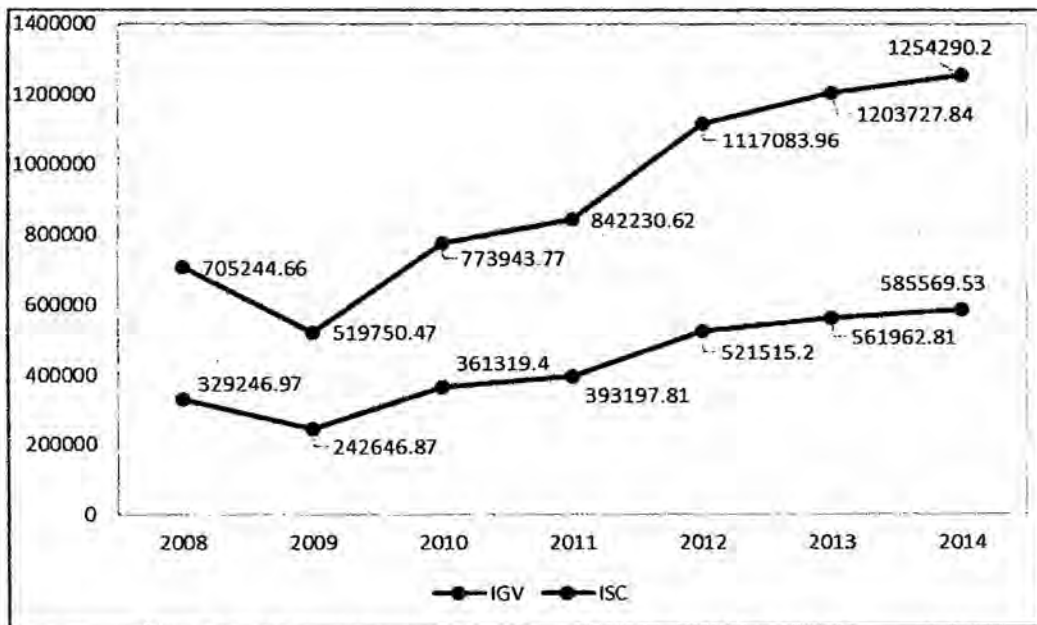
Ho. La adecuada aplicación de las normas legales en la importación de automóviles nuevos no incide positivamente en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 -2014.

Ha. La adecuada aplicación de las normas legales en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 -2014.

GRAFICO N°6.3

COMPORTAMIENTO DE LAS NORMAS LEGALES APLICADOS A LOS DEMÁS IMPUESTOS INDIRECTOS (IGV-ISC)

En millones de nuevos soles



Fuente: Superintendencia nacional de administración tributaria

Discusión: Rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna; la misma que proporcionamos a continuación, la adecuada aplicación de las normas legales en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 -2014.

6.2 CONTRASTACIÓN DE RESULTADOS CON OTROS ESTUDIOS SIMILARES

En la tesis de Carrillo Giler, Juan Jacobo, Ecuador (2014): “*Restricciones a las Importaciones de Vehículos y su Impacto en la Recaudación de IVA e ICE a las Importaciones, periodo 2010 – 2012*” concluye que las restricciones que aplicó el gobierno provocaron una disminución en la recaudación tributaria del IVA e ICE”, esta debe ser rechazada, debido a que durante el desarrollo del proyecto se pudo evidenciar que, en el periodo 2010 – 2012, las recaudaciones por concepto de impuesto al valor agregado (IVA) e impuesto a los consumos especiales (ICE) han aumentado. El Gobierno impulsa la producción nacional y a su vez el empleo, cuando estableció las restricciones arancelarias a la importación de vehículos muchas casas automotrices disminuyeron sus ventas y por consiguiente, algunas tomaron medidas drásticas como el despido de empleados o la importación de unidades en una menor cantidad. Por ello, este sector económico ha dejado de percibir grandes cantidades de dinero y a su vez, el Estado percibe menos ingreso por concepto de pago de impuestos. Tanto la recaudación del impuesto al valor agregado como la del impuesto a los consumos especiales de importación de vehículos se incrementaron en todo el periodo de estudio, lo cual fue beneficioso para las arcas fiscales del SRI, aportando al financiamiento del Presupuesto General del Estado (PGE) y a su vez, al financiamiento de obras por parte del Gobierno nacional. Cabe señalar que la participación del IVA de importación de vehículos siempre fue superior a la del ICE de importaciones y por

consiguiente, la participación de estos tanto en la recaudación tributaria efectuada por el Servicio de Rentas Internas, así como también en el Presupuesto General del Estado.

Haciendo una comparación con nuestra tesis vemos que en la actualidad en la provincia constitucional del Callao no existe barreras arancelarias ni restricciones en la importación de automóviles nuevos mostrando de esta manera un incremento en la recaudación de los impuestos de importación : IGV , ISC , Ad-valorem ; en el periodo que hemos tomado de referencia 2008 al 2014 se ha visto un incremento progresivo año tras año esto es debido a que el gobierno incentivo e impulso la importación por medio del TLC , la disminución de la tasa del arancel , la modificación de la ley general de aduanas , todo esto trajo consigo cambios significativos para el estado peruano que a su vez genero puestos de empleos . El sector económico peruano percibido grandes ingresos de divisas y a su vez ingresos por concepto de impuestos recaudados por importaciones. Dentro de los cambios que hubo en el periodo mencionado el IGV se mostró con una tasa que fue variando de 19% a 18% motivo por el cual incentivó la importación de vehículos nuevos.

En la tesis de **Olivares León, Liseth, Venezuela (2006):** *“Impacto de las Barreras Arancelarias en las Empresas Importadoras de Neumáticos del Estado Mérida Universidad de los Andes”*, nos dice en primer lugar el rubro del neumático: Esta aprobada su importación con un arancel específico de 20%, que

afecta el ingreso del producto al país a un precio competitivo. Existen barreras arancelarias que afectan el ingreso de las mercancías a territorio venezolano, como lo son la gran cantidad de trámites y pagos de aranceles y tasas a que da lugar la nacionalización de la mercancía. Así como también le afecta el elevado costo de transporte y fletes, también existen las barreras no arancelarias de regulaciones técnicas y administrativas que en nuestro caso son impuestas por COVENIN, a través de SENCAMER, en donde se le establece al importador todos los requisitos mínimos que debe tener el producto (Neumáticos), para lograr su ingreso y nacionalización en nuestro país. Las barreras arancelarias, influyen en los precios de los neumáticos, ya que el impuesto de importación sólo se aplica a los productos que van a ingresar a nuestro país, pero no se le aplica a los productos fabricados en nuestro mercado nacional. No existe ningún incentivo fiscal para las empresas importadoras de neumáticos; El Régimen Fiscal que posee no favorece en nada a las empresas importadoras de neumáticos. Lo cual genera que las empresas importadoras se vean en la necesidad de importar por las otras aduanas del país. Las empresas importadoras de neumáticos solamente pueden realizar trámites de importación por la aduana de Lagunillas; pero la misma no le brinda un incentivo fiscal para que las empresas dejen de realizar sus operaciones de importación por las aduanas tradicionales. Por la aduana subalterna del Vigía todavía no se pueden realizar operaciones de importación debido a que no está habilitada para importar.

El contrabando afecta directamente los precios de venta de los neumáticos, ya que el producto entra al país sin cancelar los aranceles correspondientes que establece

la ley de aduanas y por consiguiente entra al mercado Venezolano a un precio más bajo que el establecido en la libre competencia.

Por consiguiente se dan las siguientes consecuencias:

- 1) Se da una gran evasión fiscal, el Estado Venezolano deja de percibir una gran cantidad de ingresos fiscales, producto de los aranceles aduaneros y tasas de importación.
- 2) El producto que ingresa, no puede ser analizado y por consiguiente se evade el control de calidad.

El nivel de importaciones de neumáticos, ha venido en decadencia desde el año 2000 hasta el año 2003, debido a las diferentes barreras arancelarias y no arancelarias que impone Venezuela a otros países que importan hacia nuestro país., afectando el libre comercio internacional del neumático, debido a que restringe la libre compra de divisas, además de otras barreras arancelarias y no arancelarias que con ello favorece en gran medida a la producción nacional incrementando sus niveles de producción al máximo.

Las empresas importadoras pudieran estar dejando de importar ya que no existen las garantías legales y gubernamentales para que estas empresas puedan seguir manteniendo sus operaciones comerciales en el país.

Comparando con nuestra tesis la tasa del arancel en Perú por la importación de automóviles nuevos cambio el 31 de diciembre del 2010 disminuyendo de 9% a 6% de esta manera se ha incrementado la importación a gran escala. No existen barreras arancelarias con lo que respecta a la importación de automóviles nuevos

esto ha generado cambios positivos en la recaudación, aunque aún hay ciertos procedimientos aduaneros que resultan siendo engorroso, esto afecta al importador debido al desconocimiento de los gastos que tendría que hacer como por ejemplo el pago del seguro al momento de importar el automóvil nuevo. Algunas diferencias al momento de importar es la cantidad de automóviles chinos nuevos que ingresan al sector automotriz a un precio módico debido a la tasa reducida que pagan de arancel a comparación con los de otros países que tienen que pagar más impuestos y a la vez no poder competir de igual manera en el mercado.

La aduana peruana ha realizado cambios y mejoras en su sistema facilitando la importación en todo sentido que se ha mostrado en los periodos del 2008 al 2014, pero algo en lo cual aún sigue luchando aduanas es detener el contrabando que afecta al fisco y al sector automovilístico formal por que ingresa al país a un precio más bajo que el establecido y no establece libre competencia. Otro factor es la evasión tributaria pero que en este caso el índice en la importación es mínimo. El control en los canales aun es un factor de evaluación en aduanas. El nivel de importaciones de automóviles nuevos ha venido incrementado en los periodos del 2008 al 2014 debido al libre comercio. Como lo mencionamos anteriormente no existen barreras arancelarias en la importación de automóviles nuevos, pero sí en otras clases de importación que no favorece a la industria nacional.

En la tesis de **Barandiarán Sánchez, Moisés Javier; Calderón Martell, David; Chávez Campodónico, Guillermo Rafael & Coello de la Puente, Augusto**

Jorge, Perú(2012), *“Plan estratégico del sector automotriz en el Perú – vehículos ligeros y comerciales ”* nos dice que principalmente busca su desarrollo sostenible, aprovechando el crecimiento económico del país y el dinamismo del sector, a través del establecimiento de estrategias que permitan posicionarlo como uno de los sectores referentes en Latinoamérica

Existen factores que propician las condiciones para su concreción, tales como:(a) tratados de libre comercio con países fabricantes, (b) aumento de la demanda de vehículos en el Perú y (c) altos índices de motorización en el Perú. El Estado, debe crear las condiciones necesarias para propiciar la inversión en dicho sector. Estas condiciones pueden verse reflejadas a través de incentivos tributarios aplicados por un determinado periodo o por la promulgación de normas que restrinjan la importación de vehículos usados y fomenten la compra de los nuevos, ya que por el nivel de inversión que implica, este sector (a) cuenta con un gran potencial para la creación de puestos de trabajo formal, (b) incrementa la recaudación tributaria, (c) aumenta el PBI y (d) genera mayor dinamismo en la economía del país. El dinamismo contribuye con el crecimiento económico a través de la generación de riqueza y creación de puestos de trabajo formal. El crecimiento de las ventas y de las exportaciones de autopartes y suministros ha mostrado un comportamiento expectante, que permite visualizar un futuro interesante para el sector.

Debido al incremento de las ventas de vehículos nuevos y de autopartes, se ha visualizado la oportunidad para impulsar el desarrollo de la industria de ensamblaje de vehículos ligeros y comerciales de poca diferenciación, a fin de

poder contar con una oferta para el mercado peruano, que permita reducir la antigüedad del parque automotor.

El sector automotriz es actualmente uno de los motores del crecimiento económico, debido a que (a) genera riqueza, (b) amplía la recaudación tributaria, (c) crea puestos de trabajo y (d) impulsa la modernización del parque automotor.

El estado debería Estructurar un paquete de beneficios tributarios y fiscales para presentar ventajas comparativas de forma estructurada a los inversionistas extranjeros, para que puedan evaluar la conveniencia de invertir en el mercado peruano.

En nuestra tesis también se busca obtener un desarrollo y cultura tributaria , el Perú es un país en crecimiento económico esto se debe a las importaciones de autos y las diversas exportaciones que se realizan año tras año todo esto ha sido gracias al TLC , el aumento de la demanda de vehículos nuevos , el estado debe incentivar la inversión en futuras plantas de ensamblaje de autos de esta manera se generaría empleo y mayor desarrollo, otro punto que se ha tomado en cuenta es restringir la importación de vehículos usados y fomenten la compra de los nuevos esto sería favorable por que incrementaría la recaudación tributaria y el PBI. Debido al incremento de las ventas de vehículos nuevos se ha visualizado la oportunidad para impulsar el desarrollo de la industria peruana.

CAPITULO VII

CONCLUSIONES

Al terminar la presente tesis y haber alcanzado toda la información para el desarrollo y evaluación del mismo se llegaron a las siguientes conclusiones:

1. Vimos que las principales trabas en las transacciones comerciales en la importación se representa de manera directa en aduanas y en sus procedimientos poco adecuados que con el fin de disminuir los tiempos de desaduanaje, establece un sistema aleatorio basado en 3 canales de atención a la importación; que lejos de garantizar la eficacia y la eficiencia de dicho control ponen en vulnerabilidad para la comisión de fraudes, con el canal verde donde no se requiere ni el control físico ni documentario de la mercadería a importar. Ha quedado demostrado a través de la evidencia empírica para el período 2008-2014 que, los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao, con una incidencia del 99.8% ($R = 0,998$) teniendo una incidencia positiva quedando demostrado a través del coeficiente de regresión de la recta que resultado positivo.

El análisis de regresión nos sirvió además para la realización de pronósticos con un 99.5% ($R^2 = 0.995$). Esto quiere decir a medida que la administración tributaria siga recaudación más aranceles, la recaudación tributaria también va a ir en aumento. Quedando demostrado además que

si existe una relación entre los aranceles de aduanas y la recaudación tributaria.

2. Las importaciones de vehículos nuevos en el Perú ha sufrido diversos cambios que han influenciado al crecimiento económico, debido principalmente a las rebajas arancelarias, a las restricciones a la importación de automóviles usados (tasas arancelarias elevadas del 30%) a partir del año 2012 y a los diferentes convenios internacionales con países como Korea, China, etc. que hicieron que la población pueda acceder cada vez más a la compra de automóviles nuevos. Ha quedado demostrado a través de la evidencia empírica para el periodo 2008-2014 que la adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden positivamente en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao, con una incidencia del 76.1% ($R = 0,761$) teniendo una incidencia positiva quedando demostrado a través del coeficiente de regresión de la recta que resulto positivo.

El análisis de regresión nos sirvió además para la realización de pronósticos con un 58.0% ($R^2 = 0.580$). Esto quiere decir a medida que la administración tributaria siga recaudando los derechos arancelarios, la recaudación aduanera también va a ir en aumento. Favoreciendo esto al fisco, para poder cumplir sus objetivos trazados. Quedando demostrado además que si existe una relación entre los derechos arancelarios y la recaudación aduanera.

3. Los demás impuestos indirectos con los años y con las diferentes modificaciones de las leyes no freno la importación de automóviles nuevos; sino genero una impresionante tasa de expansión y un crecimiento en la recaudación arancelaria. Ha quedado demostrado a través de los cuadros comparativos de los períodos 2008-2014 que, la adecuada aplicación de las normas legales en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao.

CAPÍTULO VIII

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones van dirigidas a la SUNAT:

1. Evaluar los posibles cambios a realizarse en cuanto a los procedimientos de control aduanero (canales) con el fin de implementar un sistema de gestión de calidad que ayude a disminuir la evasión de impuestos.
2. Implementar un TI que permita a la administración tributaria conocer en tiempo real si se están aplicando correctamente o no (las partidas arancelarias, tasas correspondiente de impuesto); así eliminar los retrasos en tiempos derivados del desconocimiento de importadores.
3. Establecer diferencias un tanto más prácticas y un lenguaje sencillo respecto a la determinación en las normas (criterios para la clasificación arancelaria de mercancías, clasificación correcta de las tasas) con lo cual no se cometan errores a al momento de llenar los formularios solicitados, ni pagar erróneamente.

CAPÍTULO IX

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Textos:

- ✓ Araujo, C. (2013). *Sistema anticipado de despacho aduanero*. (1era ed.) (Pág.: 193-199) Lima: Editorial Pacifico.
- ✓ Hurtado, J. (2000). *Metodología de la investigación holística*. IUTP. Sypal. Caracas (1998). *Estadística y muestreo* (Pág.: 76-94) Colombia: Ecoediciones.
- ✓ Polit, H. (2004) *Investigación científica en ciencias de la salud: principios y metodo* (pag-58-64) México :Editorial cultura
- ✓ Santiago,V. (2015) *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica*. (Pag.178-179) Lima: Editorial san marcos.
- ✓ Valderrama S. (2015) *Pasos para elaborar proyectos y tesis de investigación* Lima : Editorial San Marcos

Páginas web:

- ✓ Baptista L. (2006) *Metodología de la investigación*. Obtenida de:
https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf
Consultado el 18/11/15

- ✓ Barandiarán, M., Calderón, D., Chávez, G., & Coello de la Puente, A. (2012). *Plan Estratégico del Sector Automotriz en el Perú – Vehículos Ligeros y Comerciales*. Noviembre 13, 2015, de Pontificia Universidad Católica del Perú Sitio web:
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/4614/BARANDIARAN_CALDERON_CHAVEZ_COELLO_AUTOMOTRIZ_PERU.pdf?sequence=1
 Consultado el 13/11/2015

- ✓ Barzallo, D. & Marín, S. (2012). *Aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012*. Noviembre 18, 2015, de Universidad de Cuenca Sitio web:
<http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/1389/1/tcon683.pdf>
 Consultado el: 18/11/2015

- ✓ Cabello, M. (2000). El arancel aduanero común. En: *Las aduanas y el comercio internacional* (103). Madrid, España: ESIC Editorial.
https://books.google.com.pe/books?id=DbfONz_9eIYC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
 Consultado el: 20/12/2015

- ✓ Carrillo, J. (2014). *Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 – 2012*. Noviembre 11, 2015, de Universidad de Guayaquil Sitio web:
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/6046/1/TESIS%20JUAN%20CARRILLO%202014.pdf>
 Consultado el 11/11/2015

- ✓ De la Fuente, L. (2014). *El régimen aduanero de reposición de mercancía con franquicia arancelaria y su naturaleza jurídica como una forma de exoneración al impuesto general a las ventas*. Noviembre 14, 2015, de

Pontificia Universidad Católica del Perú Sitio web:
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5439/DE_LA_FUENTE_TORRES_LENIN_REGIMEN_ADUANERO.pdf?sequence=1

Consultado el: 14/11/2015

- ✓ Diario Oficial El Peruano. (2015). *Modifican la Ley General de Aduanas*. Diciembre 15, 2015, de kpmg Sitio web:

<https://www.kpmg.com/PE/es/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/circulares-legis-trib/Documents/2015-09-28-C394A.pdf>

Consultado el : 15/12/2015

- ✓ Diario Gestión. (2013). *Scotiabank: Existe gran potencial de venta de vehículos nuevos en Perú*. Noviembre 11, 2015, de Gestión Sitio web:

<http://gestion.pe/economia/existe-gran-potencial-venta-vehiculos-nuevos-peru-segun-sotiabank-2078925>

Consultado: el 11/11/2015

- ✓ Domingo, H. (2011) *Historia de la tributación en el Perú*. Monografias.com. Obtenido de:

<http://www.monografias.com/trabajos84/historia-tributacion-peru/historia-Tributacion-peru.shtml#peruhispaa>

Consultado: el 08/11/2015

- ✓ Flores, C. (2008). *El Perú tiene el parque automotor más antiguo de la región*. Diciembre 3, 2015, de Diario Correo Sitio web:

<http://diariocorreo.pe/politica-y-economia/el-peru-tiene-el-parque-automotor-mas-antiguo-de-la-region-132912/>

Consultado: el 05/12/2015

- ✓ García de Enterría, E., & García, E. (1986). *Tratado de derecho comunitario europeo: (estudio sistemático desde el derecho español)*. España: Editorial Civitas.
<https://books.google.com.pe/books?id=heexnpjMeQC&pg=PA568&dq>
 Consultado el: 20/12/2015

- ✓ García, R. (2014). *La aduana del Perú: transformaciones, logros y perspectivas*. Noviembre 20, 2015, de Desco Sitio web:
<http://www.desco.org.pe/sites/default/files/publicaciones/files/04%20R%20Garc%C3%ADa%20Per%C3%BA%20Hoy%20julio%202014.pdf>
 Consultado el : 20/11/2015

- ✓ Guías Online. (2001). *El Arancel aduanero Común*. Noviembre 27, 2015, de Cámaras Sitio web:
http://www.camaras.org/guias/arancel/guia_arancel_cap01_001.html
 Consultado el: 27/11/2015

- ✓ Giroux, S. (2004) *Metodología de las ciencias humanas*. Obtenido de:
<https://imas2010.files.wordpress.com/2010/06/metodologia-de-las-cchh-s-giroux-g-tremblay.pdf>
 Consultado el: 20/12/2015

- ✓ Hernández S. (2006) *Metodología de la investigación*. Obtenida de :
<http://es.scribd.com/doc/50496329/Metodologia-de-La-Investigacion-4ta-Edicion-sampieri-2006>
<http://www.dgsc.go.cr/dgsc/documentos/cecaedes/metodologia-de-la-investigacion.pdf>
 Consultado: el 06/11/2015

- ✓ Hurtado, J. (2000) *Metodología de la investigación holística*. Obtenida de :
<https://metodologiaecs.files.wordpress.com/2015/09/metodologia-de-investigacion-holistica-3ra-ed-2000-jacqueline-hurtado-de-barrera-666p.pdf>
 Consultado: el 06/11/2015

- ✓ Yacolca, D. (2010). *Historia de la tributación en el Perú*. Noviembre 17, 2015, de CIAT Sitio web:
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/dyacolca/2010/09/17/historia-de-la-tributacion-en-el-peru/>
 Consultado: el 17/11/2015

- ✓ Kathleen, P. (2014) *Historia de los aranceles* .Monografias.com. Obtenido de:
<https://prezi.com/crqz5mxigu27/historia-de-los-aranceles/>
 consultado: el 14/11/2015

- ✓ Luque, J. (2010) *Impuestos Indirectos y su imposición en el Perú*. Obtenido de:
<https://www.kpmg.com/PE/es/IssuesAndInsights/sala-de-prensa/articulos-opinion/Documents/Impuestos-indirectos-y-su-imposicion-en-el-Peru-JLuque.pdf>
 Consultado: el 20/11/2015

- ✓ MEF (2015) Obtenida de:
https://mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=287&Itemid=100852&lang=es
 Consultado: el 11/11/2015

- ✓ Moisés, H. (2010) *El arancel de aduanas* Obtenido de:
<http://www.monografias.com/trabajos70/arancel-aduana/arancel-aduana.shtml>
 Consultado: el 01/12/2015

- ✓ Mosquera, V. (2012). *Aranceles*. Noviembre 26, 2015, de Mosquera Caicedo, Victoria Sitio web:
<http://arancelescun.blogspot.pe/2012/10/definicion-e-importancia-de-aranceles.html>
 Consultado el: 26/11/2015

- ✓ Macas, G. (2014). *La política comercial del ecuador y su impacto en la diversificación de la oferta exportable y de mercados periodo 2007 – 2011*. Noviembre 24, 2015, de Universidad de Guayaquil Sitio web:
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/5235/1/Macas%20Acosta,%20Guido%20Omar.pdf>
 Consultado el 24/11/2015

- ✓ Medina, D. (2011). *Análisis del Impacto en la Comercialización de Vehículos después de la Aplicación de las Medidas Arancelarias y Salvaguardias impuestas por el gobierno del presidente Rafael Correa durante el periodo 2008 – 2010 en las provincias de Pichincha, Imbabura y Carchi*. Noviembre 13, 2015, de Universidad Politécnica Salesiana Sede Quito Sitio web:
<http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/4727/1/UPS-QT02227.pdf>
 Consultado el: 13/11/2015

- ✓ Olivares, L. (2006). *Impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos del estado Mérida*. Noviembre 13, 2015, de Universidad de los Andes Sitio web:

<http://pcc.faces.ula.ve/Tesis/Especialidad/Liseth%20Olivares/TESIS%20DEFINITIVA%20FINAL%20DERECHO%20A%20%20GRADO.pdf>

Consultado el: 13/11/2015

- ✓ Ramírez, J. (2005). *Acuerdo de Integración Regional y Competitividad de las Exportaciones Peruanas: Caso Comunidad Andina (Periodo 1993 – 2002)*, Noviembre 27, 2015, de Universidad Nacional Mayor de San Marcos Sitio web:

http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/tesis/ingenie/ramirez_zj/ramirez_zj.pdf

Consultado el: 27/11/2015

- ✓ Pérez L. (2005) *Diseño de la investigación cuantitativa*. Obtenida de:

<http://es.slideshare.net/astarothleon/diseo-de-la-investigacion-cuantitativa-poblacion-muestra>

Consultado: el 11/11/2015

- ✓ Pestana, K. (2014). *Historia de los aranceles*. Noviembre 15, 2015, de Prezi Sitio web:

<https://prezi.com/crqz5mxigu27/historia-de-los-aranceles/>

Consultado el: 03/01/2016

- ✓ Pestana, K. (2014). *Historia de los aranceles*. Noviembre 15, 2015, de Prezi Sitio web:

<https://prezi.com/crqz5mxigu27/historia-de-los-aranceles/>

Consultado el: 03/01/2016

- ✓ Rodríguez E. (2013) *Fortalecimiento de la recaudación fiscal*. Obtenido de:

<https://prezi.com/kfw1jtrhtno-/fortalecimiento-de-la-recaudacion-fiscal-en-el-salvador/>

Consultado: el 01/12/2015

- ✓ Sierra B. (2003) *Técnicas de investigación social*. Obtenida de:
http://zanadoria.com/syllabi/m1019/mat_cast-nodef/PID_00148556-1.pdf
 Consultado: el 11/11/2015

- ✓ SUNAT (2015) *Aduana*. Obtenido de:
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importacA/procGeneral/inta-pg.01-A.htm>
<http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/cartillasorientacion/cartillasProcedim/tr01Prsi.pdf>
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03normasoc.htm>
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03normasoc.htm>
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/fdetalle.htm>
 Consultado: el 22/12/2015

- ✓ SUNAT. (2015). *Código Tributario: libro I*. Diciembre 16, 2015, de SUNAT Sitio web:
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/codigo/libro1/libro.htm>
 Consultado el 16/12/2015

- ✓ SUNAT. (2015). *Ley del Impuesto General a las Ventas*. Diciembre 20, 2015, de SUNAT Sitio web:
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/>
 Consultado el : 20/12/2015

- ✓ SUNAT. (2015). *Ley del impuesto Selectivo al Consumo: Capítulo I-IV*. Diciembre 23, 2015, de SUNAT Sitio web:
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/titulo2.htm#cap1>
 Consultado el 23/12/2015

- ✓ SUNAT. (2008). *Memoria anual 2008*. Enero 10 , 2016, de SUNAT Sitio web:
<http://www.sunat.gob.pe/institucional/publicaciones/memoria2008.pdf>
Consultado el:10/01/2016

- ✓ SUNAT. (2009). *Memoria anual 2009*. Enero 12 , 2016, de SUNAT Sitio web:
<http://www.sunat.gob.pe/institucional/publicaciones/memoria2009.pdf>
Consultado el 12/01/2016

- ✓ SUNAT. (2014). *Memoria anual 2014*. Enero 21 , 2016, de SUNAT Sitio web:
<http://www.sunat.gob.pe/institucional/publicaciones/memoria2014.pdf>
Consultado el 21/01/2016

- ✓ SUNAT. (2015). *Ingresos tributarios recaudados por la SUNAT, 2004 - 2015 región callao (cuadro 7)*. Enero 25 , 2016, de SUNAT Sitio web:
http://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/estadistica_regiones.html
Consultado el 25/01/2016

- ✓ Tamayo ,T.(2006) *El proceso de la investigación científica* .Obtenida de:
<http://es.slideshare.net/sarathrusta/el-proceso-de-investigacion-cientificamario-tamayo-y-tamayo1>
Consultado: el 22/11/2015

- ✓ Tello, C. (2007). *Las Restricciones no Arancelarias: Los Reglamentos Técnicos y su impacto en el Comercio Peruano*. Noviembre 15, 2015, de Pontificia Universidad Católica Del Perú Sitio web:
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/1076/TELLO_TRILLO_CRISTINA_RESTRICCIONES.pdf?sequence=1
Consultado el: 15/11/2015

- ✓ Tirado, V. (2012). *Arancel de aduana y desaduanamiento*. Noviembre 27, 2015, de Verónica Tirado Sitio web:

<http://arancelv.blogspot.pe/>

Consultado el 27/11/2015

ANEXOS

**ANEXO N° 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA
TITULO: LOS ARANCELES DE ADUANAS Y SU INCIDENCIA EN LA RECAUDACION TRIBUTARIA EN LA PROVINCIA
CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2008 -2014.**

FORMULACION DE PROBLEMA	OBJETIVO		HIPOTESIS		Variables		Indicadores	Dimensiones	Indicadores	Metodología
	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECIFICO	HIPOTESIS GENERAL	HIPOTESIS ESPECIFICO	Variable Independiente (X)	Variable Dependiente (Y)				
¿De qué manera los aranceles de aduana en la importación inciden en la recaudación tributaria en la provincia constitucional del callao 2008 - 2014?	Analizar la incidencia de los aranceles de aduana en la importación en la recaudación tributaria en la provincia constitucional del callao 2008 - 2014.		H: "Los aranceles de aduana en la importación inciden positivamente en la recaudación tributaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014".		XI	Aranceles de aduana	XI.1.1 Impuestos a la importación XI.2.1 Decreto Legislativo 1053 Ley General de Aduanas.	XI.1 Derechos Arancelarios XI.2 Normas Legales aplicadas a la importación	Descriptiva Describe la realidad y las características del objeto de estudio. Correlacional Explica la relación entre las variables, en este caso: La aplicación de los aranceles de aduana en la importación de vehículos nuevos y su incidencia en la recaudación tributaria en la provincia constitucional del callao en el año 2008-2014.	
Problema específico	Objetivo específico	Hipótesis específico	Variable Dependiente (Y)	Dimensiones	Indicadores	Metodología				
1. ¿De qué manera los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación arancelaria en la provincia constitucional del callao 2008 -2014?	1. Analizar cómo los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 - 2014.	H ₁ : "La adecuada aplicación de los derechos arancelarios en la importación de automóviles nuevos inciden positivamente en la recaudación arancelaria en la Provincia Constitucional del Callao 2008 -2014".	Y1: Recaudación Tributaria	Y1.1 Recaudación Arancelaria Y1.2 Recaudación de demás impuestos indirectos	Y1.1.1 AD-VALOREM Y1.2.1. Base Legal IGV Y1.2.2. Base Legal ISC	Diseño				
2. ¿De qué manera las normas legales aplicadas a la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 – 2014?	2. Analizar como las normas legales aplicadas a la importación de automóviles nuevos inciden en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 – 2014.	H ₂ : La adecuada aplicación de las normas legales en la importación de automóviles nuevos incide positivamente en la recaudación de los demás impuestos indirectos en la provincia constitucional del callao 2008 -2014.								

ANEXO N° 02: INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2008

INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2008
(Millones de Nuevos Soles)

	Millones de Soles		Diferencia (B-A)	Var. % Real 2008/2007 (B/A)	% del PBI	
	2007 (A)	2008 (B)			2007 (A)	2008 (B)
Ingresos Tributarios	52 425	58 292	5 868	5,1	15,5	15,6
Impuesto a la Renta	22 847	24 146	1 299	0,0	6,8	6,5
Pagos a Cuenta	18 850	21 859	2 819	8,7	5,6	5,8
Regularización	3 007	2 477	-1 521	-41,4	1,2	0,7
A la Producción y Consumo	29 636	35 139	5 502	12,1	8,8	9,4
Impuesto General a las Ventas	25 258	31 587	6 328	18,2	7,5	8,5
- Intran	13 526	15 752	2 166	9,6	4,0	4,2
- Impostaciones	11 673	15 835	4 162	28,2	3,5	4,2
Impuesto Selectivo al Consumo	4 291	3 459	-832	-23,7	1,3	0,9
- Otros	1 872	2 003	131	1,1	0,6	0,5
- Combustibles	2 419	1 457	-962	-42,8	0,7	0,4
Otros a la Producción y Consumo	87	93	5	0,5	0,0	0,0
A la Importación	2 198	1 911	-287	-18,0	0,7	0,5
Otros Ingresos	3 777	4 292	515	7,3	1,1	1,2
Devaluaciones	-6 034	-7 195	-1 161	12,6	-1,8	-1,9
MEMO						
Tributos Internos	43 598	48 932	5 334	1,8	13,0	12,6
Tributos Aduaneros	14 861	18 556	3 694	18,0	4,4	5,0
MEMO						
PBI Millones de Soles					335 730	373 033

Fuente : SUNAT

ANEXO N° 03: INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2008-2009

INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL : 2008-2009
En millones de Nuevos Soles y Var. % reales

	2008		2009		Var. 2009 - 2008		% PBI	
	Absoluta	% Real	Absoluta	% Real	Absoluta	% Real	2008	2009
Ingresos Tributarios	58 302		52 612	-12.4	-5 690		15.6	13.9
Impuesto a la Renta	24 146		20 346	-18.3	-3 800		6.5	5.4
Tercera	14 921		10 691	-30.5	-4 230		4.0	2.8
Quinta	3 966		4 329	5.9	363		1.1	1.1
Regularización	2 477		2 470	-0.3	-7		0.7	0.7
Otras Rentas	2 783		2 857	2.4	74		0.7	0.8
A la Producción y Consumo	35 139		33 768	-6.6	-1 370		9.4	8.9
Impuesto General a las Ventas	31 587		29 519	-9.2	-2 067		8.5	7.8
Interno	15 752		17 322	6.8	1 570		4.2	4.6
Importaciones	15 835		12 197	-25.1	-3 637		4.2	3.2
Impuesto Selectivo al Consumo	3 459		4 145	16.2	686		0.9	1.1
Otros	2 003		1 890	-8.3	-113		0.5	0.5
Combustibles	1 457		2 255	49.8	798		0.4	0.6
Otros a la Producción y Consumo	93		104	9.4	12		0.0	0.0
A la Importación	1 911		1 493	-24.0	-418		0.5	0.4
Otros Ingresos	4 292		4 344	1.4	52		1.2	1.2
ITF	1 138		968	-17.3	-170		0.3	0.3
ITAN	1 761		1 722	-4.5	-39		0.5	0.5
Otros	1 393		1 654	15.4	261		0.4	0.4
Devoluciones	-7 185		-7 340	-0.6	-155		-1.9	-1.9
Memo								
Tributos Internos	46 932		45 383	-6.2	-1 549		12.6	12.0
Tributos Aduaneros	18 556		14 569	-23.6	-3 987		5.0	3.9
PBI (Millones de Soles)*							372,793	377,571

* Fuente MEF 1 marzo 2009

ANEXO N° 04: INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL 2013-2014

INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO CENTRAL

(En millones de nuevos soles y Var % real)

Concepto	2013	2014	Variación Absoluta	Real (%)
I. Ingresos Tributarios del Gobierno Central	89,398	95,389	5,991	3.4
Impuesto a la Renta	36,512	40,157	3,645	6.5
Primera Categoría	310	374	64	10.7
Segunda Categoría	1,214	-61	-1,275	-7.3
Tercera Categoría	19,633	18,536	-1,097	-8.5
Cuarta Categoría	711	834	123	17.3
Quinta Categoría	7,620	8,473	853	11.2
No domiciliados	2,848	6,027	3,179	111.2
Regulización	3,150	1,232	-1,918	-61.2
Régimen Especial del Impuesto a la Renta	246	275	29	11.8
Otras Rentas y	107	93	-14	-13.1
A la Producción y Consumo	53,613	55,613	2,196	4.1
Impuesto General a las Ventas	47,819	50,352	2,532	5.3
Interno	27,164	28,733	1,568	5.8
No Domiciliados	24,485	25,861	1,376	5.6
Otros 2/	2,533	2,731	198	7.8
Otros 2/	115	140	25	21.7
Impartaciones	20,655	21,620	965	4.7
Impuesto Selectivo al Consumo	5,480	5,135	-345	-6.3
-Combustible	2,502	2,041	-461	-18.4
Interno	1,487	1,039	-448	-30.1
Impartaciones	1,004	1,002	-2	-0.2
-Otros bienes	2,978	3,094	115	3.9
Interno	2,507	2,713	205	8.2
Impartaciones	471	381	-90	-19.1
A la Producción y Consumo 3/	118	157	39	33.0
A la Importación	1,708	1,790	82	4.8
Otros Ingresos	9,025	8,537	-488	-5.4
Devoluciones 4/	-11,263	-10,708	555	-4.9

Fuente: Superintendencia nacional del administración tributaria

ANEXO N° 05: INGRESOS TRIBUTARIOS RECAUDADOS POR SUNAT 2008-2014 REGION CALLAO

INGRESOS TRIBUTARIOS RECAUDADOS POR LA SUNAT, 2008-2014

REGION CALLAO

(Miles de nuevos soles)

	2008 Total	2009 TOTAL	2010 TOTAL	2011 Total	2012 Total	2013 Total	2014 Total
Ingresos tributarios recaudados por la SUNAT - Tributos internos	2,471,698.8	2,660,385.7	2,715,736.8	3,067,310.3	3,342,082.8	3,600,304.4	3,181,751.9
Impuesto a la Renta	944,449.1	808,416.5	952,504.5	1,249,043.5	1,383,625.7	1,455,567.4	1,264,547.3
Primera Categoría	4,750.6	2,747.6	2,972.9	3,850.9	4,276.6	5,467.5	6,321.4
Segunda Categoría	15,080.0	16,446.5	21,612.0	28,480.4	32,563.9	43,932.5	30,115.4
Tercera Categoría	552,114.5	407,688.5	540,080.8	771,174.5	783,937.6	805,114.1	667,950.2
Cuarta Categoría	15,776.1	17,352.9	17,472.8	18,435.3	20,287.2	22,825.6	24,216.6
- Cuenta Propia	525.2	437.6	476.0	420.1	636.0	1,234.9	1,178.4
- Cuenta Terceros	15,250.9	16,915.3	16,996.8	18,015.2	19,649.2	21,590.7	23,038.2
Quinta Categoría	162,639.8	175,753.1	192,549.5	235,540.0	267,923.6	293,607.5	317,541.8
No domiciliados	47,560.7	51,766.8	54,749.2	72,991.2	90,826.5	117,200.5	107,958.7
Regularización	142,634.0	133,567.9	118,392.2	112,156.5	174,632.3	158,909.5	101,201.4
- Persona Natural	4,366.7	4,790.4	4,704.0	6,385.8	5,543.3	26,328.5	11,381.1
- Persona Jurídica	138,267.3	128,777.5	113,688.2	105,770.7	169,089.0	132,580.9	89,820.3
Régimen Especial del Impuesto a la Renta	2,351.4	2,302.8	3,171.1	4,229.8	5,620.3	7,029.5	7,533.6
Otras Rentas 2/	1,532.0	788.4	1,503.9	1,916.0	3,557.7	1,480.8	1,708.3
A la Producción y Consumo	1,344,756.1	1,702,402.5	1,587,386.9	1,576,026.1	1,646,165.4	1,763,286.6	1,569,942.9
Impuesto General a las Ventas 3/	897,783.3	985,466.6	983,614.3	1,130,945.2	1,178,837.2	1,348,279.8	1,254,847.6
Impuesto Selectivo al Consumo 4/	444,463.0	715,575.2	603,171.4	444,454.3	466,818.1	414,429.6	312,119.6
Impuesto Extraordinario de Promoción Turística	-	-	-	-	-	-	-
Impuesto Solidario a la Niñez Desamparada	2,509.9	1,360.6	601.2	626.5	514.1	577.1	2,975.8
Otros Ingresos	182,493.6	149,567.7	175,846.4	242,240.6	312,287.7	381,450.4	347,261.6
Impuesto a las Transacciones Financieras 5/	513.1	554.2	760.9	618.9	118.5	153.0	145.6
Impuesto Temporal a los Activos Netos	70,188.6	66,118.6	64,101.4	77,268.7	87,208.1	102,164.7	107,586.3
Impuesto a las Acciones del Estado	-	-	-	-	-	-	-
Impuesto Especial a la Minería	-	-	-	-	-	-	-
Fraccionamientos 6/	19,753.8	19,856.1	23,498.7	24,811.5	27,321.3	27,339.6	27,367.6

Impuesto Extraordinario de Solidaridad	21.1	3.1	49.7	13.3	33.7	47.9	68.0
Régimen Único Simplificado	2,747.7	2,825.9	3,020.5	3,180.2	3,518.6	3,912.4	4,290.2
Multas	10,294.6	6,099.5	9,197.1	27,160.2	25,302.7	22,319.1	22,713.1
Juegos de casino y Tragamonedas	1,068.0	1,427.5	1,733.1	2,001.8	2,505.2	3,531.5	3,889.0
Impuesto al Rodaje	76,733.8	46,792.8	68,080.2	90,152.2	105,758.0	102,887.1	122,280.1
Otros ingresos recaudados por SUNAT 7/	1,172.8	5,890.0	5,383.8	17,033.8	60,521.8	119,295.0	58,921.6
Ingresos recaudados por la SUNAT - Tributos aduaneros 8/	15,795,189.5	12,806,426.4	16,655,876.4	18,600,389.0	19,458,812.8	20,626,074.3	21,469,709.7
A la Importación	1,653,168.5	1,316,305.7	1,619,857.8	1,257,343.9	1,406,709.8	1,539,386.8	1,607,543.2
Impuesto General a las Ventas	13,430,867.1	10,667,041.6	13,965,474.8	16,173,882.8	17,006,714.9	17,832,246.9	18,615,249.2
Impuesto Selectivo al Consumo	638,056.7	730,863.7	989,348.0	969,860.7	919,257.9	1,122,339.0	1,058,654.1
Otros 9/	73,097.2	82,215.4	81,194.8	189,301.5	126,130.1	131,101.5	178,053.2

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)/Banco de la Nación.

Elaboración: SUNAT - Intendencia Nacional de Estudios Económicos y Estadística.