CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
29 MAYO 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 3:10pm

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO Nº 776 LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL PARA PRECISAR LA ADMINISTRACIÓN DEL IMPUESTO VEHICULAR.

El Congresista de la República que suscribe, **WILSON SOTO PALACIOS** y los Congresistas integrantes del Grupo Parlamentario **Acción Popular**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme los artículos 22° inciso c), 75° y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

I. FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO Nº 776 LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL PARA PRECISAR LA ADMINISTRACIÓN DEL IMPUESTO VEHICULAR.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar el Artículo 30-A del el Decreto Legislativo Nº 776 Ley de Tributación Municipal, para precisar a quien corresponde la recaudación y administración del impuesto al patrimonio vehicular.

Artículo 2. Modificar el Artículo 30-A del Decreto Legislativo N° 776

Se modifica el Artículo 30-A del el Decreto Legislativo Nº 776 Ley de Tributación Municipal, en los siguientes términos.

> "Artículo 30-A.- La administración del impuesto corresponde a las Municipalidades Provinciales, en cuya jurisdicción tenga su domicilio el **propietario del vehículo**

considerando el que figura en su Documento Nacional de Identidad y, de acuerdo al documento de constitución si es persona jurídica. El rendimiento del impuesto constituye renta de la Municipalidad Provincial".

Lima, mayo 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 10:14:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/05/2024 16:38:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 27/05/2024 10:21:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/05/2024 10:23:34-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/05/2024 11:19:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Danwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 28/05/2024 10:50:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/05/2024 15:55:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/05/2024 17:11:26-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** de **mayo** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7969/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la actualidad, las municipalidades provinciales del interior del país que no son capitales de departamento recaudan muy poco o casi nada por concepto de Impuesto al Patrimonio Vehicular. Esto ocurre porque, al adquirir vehículos, los propietarios no consignan el domicilio que figura en su DNI ni en el documento de constitución de la persona jurídica. En su lugar, utilizan la dirección del lugar donde realizan la transacción de compra-venta, lo que impide que tributen en la provincia de su residencia habitual.

Las empresas que venden vehículos nuevos se encuentran principalmente en los distritos de las provincias que son capitales de departamento de mayor demanda. Sin embargo, los vehículos no necesariamente se utilizan en esas ciudades. En muchos casos, son adquiridos para ser usados en otras provincias, distritos e incluso departamentos. Por ejemplo, un ciudadano domiciliado en la provincia de Huancavelica puede adquirir un vehículo nuevo en la ciudad de Lima. A pesar de que el vehículo será conducido en la región de Huancavelica, el propietario se ve obligado a pagar el impuesto vehicular a la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Este problema tiene un impacto negativo significativo. La municipalidad provincial de Huancavelica se ve económicamente perjudicada porque no recauda los impuestos correspondientes al uso de los vehículos en su jurisdicción. Además, está obligada a mantener en buen estado de conservación y transitabilidad las vías sin recibir directamente los fondos del impuesto vehicular que deberían financiar estas actividades.

Para resolver esta situación, es fundamental implementar reformas que aseguren que el Impuesto al Patrimonio Vehicular se pague en la jurisdicción correspondiente al domicilio real del propietario. Esto podría incluir la actualización de normativas y procedimientos de registro vehicular, así como una mayor coordinación entre las entidades responsables de la recaudación de impuestos y las municipalidades locales. De esta manera, se garantizaría una distribución más equitativa de los recursos fiscales y se fortalecería la capacidad de las municipalidades provinciales para atender las necesidades de sus comunidades.

Por lo señalado, consideramos necesario modificar el dispositivo legal que regula el Impuesto al Patrimonio Vehicular, con la finalidad de que el obligado a pagar el impuesto consigne el domicilio

fijado en su DNI o en la escritura de constitución de la persona jurídica al momento de suscribir la compra-venta del bien. De este modo, los individuos o personas jurídicas con domicilio en una determinada provincia que adquieren sus vehículos en lugares diferentes a los de sus domicilios se verán obligados a pagar el impuesto vehicular en sus provincias de origen. Esta medida evitará que las provincias donde se utilizarán los automóviles se vean perjudicadas por la falta de ingresos económicos provenientes de este impuesto.

Implementar esta modificación generará ingresos económicos adicionales para las municipalidades provinciales en las que residen los adquirentes. Estos fondos serán esenciales para que las municipalidades puedan atender diversas necesidades locales, como el mantenimiento y mejora de las vías de circulación, así como la instalación de señalización adecuada para vehículos y peatones. De esta manera, se contribuirá a un desarrollo más equitativo y sostenible de las infraestructuras locales, beneficiando directamente a las comunidades que dependen de estas vías para su movilidad diaria.

Es necesario dar algunas precisiones sobre lo que es el Impuesto al Patrimonio Vehicular; y para ello, recurrimos a conceptos y definiciones realizadas por entidades del Estado; *"El Impuesto al Patrimonio Vehicular tiene una periodicidad anual y grava (establece un impuesto) la propiedad. El propietario esta obligado a efectuar el pago del impuesto al 1 de enero de cada año, en el que el vehículo debe tributar.*
Este impuesto debe ser pagado durante 3 años, contados a partir del año siguiente al que se realizó la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. ..."[1].

Asimismo, se debe señalar que el referido impuesto es administrado por las municipalidades provinciales y pagado por los propietarios de los vehículos durante los tres primeros años después de la primera inscripción en los registros públicos, y dicho tributo grava la propiedad de los automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibus.

La modificación propuesta para el artículo 30-A de la normativa fiscal municipal surge como respuesta a una serie de factores que reflejan tanto los cambios legislativos como las necesidades actuales en la gestión municipal y fiscal. Este proceso de enmienda se fundamenta en una

[1] *https://www.gob.pe/44809-impuesto-vehicular*

comprensión integral de las competencias y responsabilidades otorgadas a los gobiernos regionales y municipales por la Constitución Política de 1993.

El artículo 194 de la Constitución Política del Estado, establece; *"La Municipalidad provinciales y distritales son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. ..."*, de ello desprende que las municipalidades provinciales pueden organizar su administración para mejorar entre otros la captación de los recursos económicos que las leyes le asignan con la finalidad de atender las necesidades de los pobladores de su jurisdicción y dentro de estos el Impuesto Vehicular.

En concordancia con ello el articulo 195 de la Carta fundamental establece; *"Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo ..."* y dentro de las competencias asignadas en el numeral 3. se encuentra el *de "Administrar sus bienes y rentas"* y en el numeral 8. *"Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de ..., transporte colectivo, circulación y tránsito, ..."*, por ende, son las municipalidades la que deben de velar porque los recursos con los que cuentan sean asignados adecuadamente para solucionar sus diferentes problemas.

Sin embargo, si las municipalidades no captan los recursos asignados por vacíos o falta de claridad de las normas, es preciso realizar precisiones legislativas, y en el caso expuesto, buscando que los gobiernos locales recauden ingresos adecuadamente con la finalidad de mejorar los servicios públicos que brindan. En el caso materia del presente nos enfocamos en mejorar la disposición vinculada al Impuesto Vehicular, motivados por las exigencias de las autoridades locales que nos expusieron sus inquietudes.

Asimismo, es necesario considerar el contenido de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, que desarrolla la Carta Fundamental[2], y en ella se detalla, de manera específica las áreas de competencia municipal, entre las cuales se incluyen la organización del espacio físico, el uso del suelo, el tránsito, la vialidad y el transporte público. Estas responsabilidades, y particularmente el transporte, sitúa a las municipalidades provinciales en una posición privilegiada para recaudar y

[2] *https://juris.pe/blog/articulo-191-constitucion-politica-peru-organos-gobiernos-regionales/*

administrar el impuesto vehicular; así como, para atender las necesidades de los usuarios de las vías públicas asignadas al tránsito
vehicular y peatonal dentro de sus jurisdicciones.

La gestión eficiente de los impuestos vehiculares se convierte así en una herramienta fundamental para las municipalidades provinciales, ya que los ingresos generados pueden ser destinados estratégicamente a la construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructuras viales. Esta inversión no solo contribuye al desarrollo y la modernización de la infraestructura vial local, sino que también promueve el bienestar y la seguridad de los ciudadanos, facilitando el acceso a servicios básicos y fomentando la movilidad sostenible en la comunidad. En última instancia, la modificación propuesta busca fortalecer la capacidad de las municipalidades provinciales para cumplir con su mandato constitucional de promover el desarrollo integral y el progreso social en sus respectivas jurisdicciones.

Es crucial destacar que, hasta la fecha, el sistema de recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular (IPV) ha sido aplicado de manera eficiente en determinados municipios, como el Servicio de Administración Tributaria (SAT) de Lima y algunas regiones específicas. Sin embargo, en otras áreas del país, como Acobamba, Tayacaja, Huaytará, Angaraes, entre otras, su implementación ha sido notablemente limitada o incluso inexistente.

Esta disparidad en la aplicación del IPV subraya la necesidad urgente de abordar la situación y garantizar una aplicación más equitativa y consistente de este impuesto en todo el territorio nacional. La modificación propuesta del artículo 30-A de la normativa fiscal municipal no solo tiene como objetivo fortalecer la gestión ambiental a nivel local, sino también adaptar la legislación fiscal a los cambios económicos y sociales del país.

Además de promover prácticas más sostenibles en materia ambiental, esta enmienda busca corregir desigualdades en la recaudación de impuestos vehiculares, asegurando que todas las municipalidades cuenten con los recursos y la capacidad necesaria para administrar eficazmente estos ingresos en beneficio de sus comunidades.

La modificación propuesta no solo es una cuestión de eficiencia administrativa, sino también de justicia social y desarrollo equitativo. Al garantizar que todas las municipalidades tengan acceso a

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe

Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

los recursos necesarios para financiar servicios públicos esenciales y proyectos de infraestructura, se contribuye significativamente a mejorar la calidad de vida y el bienestar de todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación geográfica. En última instancia, esta medida busca fortalecer el tejido social y económico del país, fomentando un desarrollo más inclusivo y sostenible para todos.

Es necesario también hacer algunas precisiones respecto del Acreedor Tributario *"De conformidad con la parte del articulo 30-A del IPV, el IPV financia a la Municipalidad Provincial. Se trata del Gobierno Local de nivel provincial en cuyo territorio se encuentra el domicilio del propietario del vehículo. ¿Por qué el IPV constituye un ingreso tributario directo para el Gobierno Local (de nivel provincial) y no para el Gobierno Nacional? La respuesta se encuentra en el principio de retribución. Aldo Chaparro Luy (12) explica que la Municipalidad Provincial genera obras (construcción de pistas, avenidas y calles). Corresponde a los usuarios de estas vías el proceder con una retribución para financiar a la Municipalidad Provincial. Este usuario normal es el propietario de un vehículo.*

Es interesante advertir que el criterio de vinculación consiste en el domicilio del propietario (para determinar la Municipalidad a la que corresponde el ingreso tributario por concepto de IPV) no necesariamente es coherente con el principio de retribución.

Podría ser que el domicilio del propietario de un camión es Lima. Sin embargo, esta unidad vehicular se utiliza en el servicio de transporte de carga entre las ciudades de Trujillo y Cajamarca. Atendiendo al criterio de vinculación que gira en torno al domicilio del propietario del vehículo, el acreedor financiero es la Municipalidad Metropolitana de Lima. Sin embargo, en función del principio de retribución el acreedor financiero debería ser la Municipalidad Provincial de Trujillo, la Municipalidad Provincial de la ciudad de Cajamarca y las municipalidades provinciales de las ciudades intermedias que se encuentran en la ruta entre Trujillo y Cajamarca.

Aquí, el principio de retribución lo hemos llevado a su máxima expresión. Resulta muy complicado llevar a la practica un principio de retribución en términos tan rigurosos. Las reglas legales serian muy complejas para proceder a determinar con justicia el monto del tributo que correspondería a cada una de las municipalidades que acabamos de mencionar. Para simplificar el sistema, el legislador prefiere recurrir al criterio del domicilio del propietario para determinar la única municipalidad que califica como acreedor financiero. ..."[3]

[3] *https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12225/12791*

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe
Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La modificación del artículo 30-A del Decreto Legislativo Nº 776, Ley de Tributación Municipal, se encuentra plenamente enmarcada dentro del ordenamiento constitucional y legal vigente. Su aprobación brindará mayor claridad a la entidad competente en la recaudación y administración del Impuesto Vehicular, asegurando que el proceso sea más transparente y eficiente.

Es importante destacar que esta propuesta no transgrede ningún dispositivo legal existente. Únicamente se requiere la modificación del artículo 30-A del Decreto Supremo N° 156-2004-EF, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal. Esta modificación permitirá que el domicilio consignado en el DNI del propietario o en la escritura de constitución de la persona jurídica sea utilizado como referencia para la recaudación del impuesto vehicular. Así, los impuestos se pagarán en las provincias donde los vehículos serán efectivamente utilizados, alineando la captación de ingresos fiscales con la realidad de la movilidad y residencia de los propietarios.

Con esta reforma, se fortalecerá la capacidad de las municipalidades provinciales para gestionar y mejorar las infraestructuras locales, atendiendo de manera más eficiente las necesidades de mantenimiento y señalización de las vías. Además, se promoverá una distribución más justa y equitativa de los recursos fiscales, beneficiando directamente a las comunidades que dependen de estos fondos para su desarrollo y bienestar.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La iniciativa no originará un costo económico para el erario nacional. Su aprobación no tiene incidencia en el incremento del presupuesto de la república, ya que busca aclarar respecto a la entidad recaudadora y administradora del Impuesto al Patrimonio Vehicular en las provincias donde se habita efectivamente.

Con esta modificación, las municipalidades provinciales contarán con mayores ingresos provenientes del Impuesto al Patrimonio Vehicular, lo que les permitirá revertir estos recursos en beneficio de la población a través de la prestación de servicios públicos de calidad. Los fondos

adicionales podrán ser utilizados para mejorar la calidad de la infraestructura vial, evitando su deterioro y mejorando la seguridad del tránsito de personas y mercancías en las jurisdicciones competenciales.

Además, esta medida reducirá los costos operativos para los conductores y empresas al minimizar los daños a los vehículos y los tiempos de viaje, generando un impacto positivo en la economía local. Al mejorar la conectividad entre los pueblos, se incentivará un aumento en la actividad comercial, el turismo y la inversión en estas áreas. Este incremento en la actividad económica puede traducirse en mayores ingresos fiscales para el Estado a largo plazo.

En ese sentido, la aprobación de este proyecto no solo fortalecerá la capacidad de las municipalidades provinciales para gestionar y mejorar sus infraestructuras locales, sino que también impulsará el desarrollo económico local. Esto generará un ciclo virtuoso de crecimiento y bienestar, beneficiando a las comunidades y contribuyendo al desarrollo sostenible del país.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta se encuentra vinculada con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.
8. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
24. Afirmación de un estado eficiente y transparente.