



Revista de Investigación en Gestión y Finanzas
<http://revistas.unap.edu.pe/journal/index.php/rigf>

ISSN: 2955-8441 (En línea)

Editada por:
Facultad de Ciencias Contables y Administrativas
de la Universidad Nacional del Altiplano



ARTICULO ORIGINAL

DOI: <https://doi.org/10.63525/rigf.2025.905>

La variación en la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular durante y después de la pandemia por el COVID-19 en el Perú

The variation in the collection of the vehicle heritage tax during and after the COVID-19 pandemic in Peru

Quispe Chambilla, Juan De La Cruz¹ Tintaya Coaquira, Jhon Antony² Morocco Flores, Pedro Ronald³

Estudiantes de la Universidad Nacional del Altiplano, Puno - Puno, Perú

jquispec@unap.pe; jtintayac@est.unap.edu.pe; pmorocco@est.unap.edu.pe

Recibido: 17/03/2025 Aceptado: /11/11/2025 Publicado: 10/12/2025

PALABRAS CLAVE

Impuesto al Patrimonio Vehicular, Impuestos Municipales, Recaudación Tributaria, COVID-19, Variación.

RESUMEN. Por el contexto que se vivía cuando llegó la pandemia del coronavirus donde el Estado se vio obligado a limitar las actividades sociales y influyendo en la recaudación de impuestos municipales, se decidió analizar la variación de la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular durante 2019 al 2021, años donde influyó la pandemia. Se determinó que la investigación se realice tomando un enfoque cuantitativo y el análisis de los tres años tendría que ser mediante los métodos de análisis vertical y horizontal, posteriormente al análisis, los resultados de variación en la recaudación mensual indica una caída significativa durante el 2020 que fue impacto del COVID-19, reduciendo 20% respecto al 2019, meses más afectados fueron abril y mayo, cayendo 94% y 88%. Recuperándose para el 2021, aumentando 18% en respecto al 2020 pero por debajo del 2019. La recaudación por departamentos, en 2020 hubo una disminución del 20.3% respecto al 2019 por la pandemia, pero en 2021 aumentó a 17.8%. Además, la recaudación por tipo de departamento en 2020 disminuyó 21.7% respecto a 2019, descenso generado por el coronavirus; sin embargo, en 2021 la recaudación aumentó 12% respecto al año 2020. Por último, se concluye que la caída en la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular en 2020 refleja el fuerte golpe que la pandemia dio a la economía peruana. Sin embargo, desde 2021 se empezó a notar una recuperación, aunque todavía no se ha logrado alcanzar los niveles previos a la crisis de 2019.

KEYWORDS

Vehicle Asset Tax, Municipal Taxes, Tax Collection, COVID-19, Variation.

ABSTRACT. Due to the context that existed when the coronavirus pandemic arrived, where the State was forced to limit social activities and influencing the collection of municipal taxes, it was decided to analyze the variation in the collection of the Vehicle Property Tax during 2019. 2021, years where the pandemic influenced. It was determined that the research be carried out taking a quantitative approach and the analysis of the three years would have to be through vertical and horizontal analysis methods. After the analysis, the results of variation in monthly collection indicate a significant drop during 2020 that it was the impact of COVID-19, reducing 20% compared to 2019, months more affected were April and May, falling 94% and 88%. Recovering for 2021, increasing 18% in respect to 2020 but below 2019. The collection by departments, in 2020 there was a decrease of 20.3% compared to 2019 due to the pandemic, but in 2021 it increased to 17.8%. In addition, the collection by type of department in 2020 decreased 21.7% compared to 2019, decrease generated by the coronavirus; however, in 2021 the collection increased 12% compared to the year 2020. Finally, it is concluded that the drop in the collection of the Vehicle Property Tax in 2020 reflects the strong blow that the pandemic gave to the Peruvian economy. However, since 2021 there has been a recovery, although it has not yet managed to reach the levels previous to the crisis of 2019.

¹ Estudiante de la Universidad nacional del Altiplano, escuela profesional de Ciencias Contables

² Estudiante de la Universidad nacional del Altiplano, escuela profesional de Ciencias Contables

³ Estudiante de la Universidad nacional del Altiplano, escuela profesional de Ciencias Contables



the most affected months were April and May, falling 94% and 88%. Recovering for 2021, increasing 18% compared to 2020 but below 2019. Collection by department, in 2020 there was a decrease of 20.3% compared to 2019 due to the pandemic, but in 2021 it increased to 17.8%. In addition, collection by type of department in 2020 decreased 21.7% compared to 2019, a decrease generated by the coronavirus; However, in 2021 the collection increased 12% compared to 2020. Finally, it is concluded that the drop in the collection of the Vehicle Asset Tax in 2020 reflects the strong blow that the pandemic gave to the Peruvian economy. However, since 2021 a recovery began to be noticed, although it has not yet been possible to reach the levels prior to the 2019 crisis.

1. INTRODUCCIÓN

La pandemia del COVID- 19 afecto tanto a la salud como a las actividades sociales de todos los peruanos, así como también, tuvo un impacto muy importante en los ingresos fiscales en el Perú, más que todo en la recaudación municipal, esto fue porque los contribuyentes tuvieron que enfrentar muchas dificultades para que puedan cumplir con sus obligaciones tributarias, esto se pudo observar una rotunda caída en cuanto a los impuestos municipales como seria el Impuesto al Patrimonio Vehicular. Los municipios consideran estos ingresos fundamentales para poder financiar servicios esenciales como lo son la seguridad ciudadana, mantenimiento de infraestructura, limpiezas públicas, obras públicas y entre otros. Sin embargo, en el 2020 la recaudación descendió mas de lo esperado normalmente, el IPV que la mayoría de las veces tiene un alto nivel de recaudación en los primeros meses de cada año, sufrió disminuciones nunca vistas en abril y mayo, meses donde empezó las restricciones a las operaciones que se administran para la recaudación. Cuando la economía comenzó a reactivarse en el 2021, se evidencio un repunte desigual. La pandemia evidencio que los gobiernos locales dependían mucho de los tributos, como es el caso de la necesidad de mejorar las estrategias de recaudación sostenible, incluso en los momentos que más hubo crisis. Se ofreció facilidades a los contribuyentes y se reestructuró las políticas fiscales que se venían utilizando en ese entonces.

Según Cayatopa (2021), menciona, el 2020 un 11 de marzo, el Perú se convirtió a una nueva realidad cuando el Estado tomo la decisión de declarar en emergencia sanitaria a todas las regiones del país. Asimismo, después de unos días, el 15 de marzo, ya se estaba decretando un estado de emergencia nacional a causa de que la pandemia del coronavirus se iba agravando, iniciando así la etapa de un confinamiento que supondría un cambio drástico por completo, cambiando así las vidas de los millones de personas que viven en el territorio peruano. De un día para otro, todas esas calles que normalmente se encontraban llenas de alboroto ya se encontraban desiertas, la rutina diaria de cada ciudadano se veía muy limitada a causa de las nuevas restricciones que presentaba el Estado. La cuarentena que por necesidad impuso el Estado puso muchas limitaciones a las actividades de las personas. Cada familia solo tenía la opción de poder salir para necesidades muy esenciales: comprar alimentos, poder tener atención médica oportuna o trabajar en actividades que se consideran indispensables. Las tiendas comerciales cerraron sus puertas, cada transporte obligatoriamente quedaron sin circulación, cada evento cultural y recreativo, fueron suspendidos hasta que el gobierno reanudara todas las actividades.

Según el Mundial Banco (2021), la economía de América Latina ha enfrentado grandes dificultades a nivel --de COVID-19. En el caso de Perú, el Producto Bruto Interno (PBI) sufrió una caída aún más drástica del 11.1%, uno de los descensos más altos de la región. Este declive se debe en gran parte a las estrictas medidas implementadas por los gobiernos para evitar la propagación del virus, las cuales limitaron la movilidad de las personas y restringieron la actividad económica. Aunque estas restricciones fueron fundamentales para proteger la salud pública, también agravaron la crisis económica, impactando especialmente sectores clave como el comercio y la industria.

Según Soto et al. (2024), En Huánuco el impuesto al patrimonio vehicular los factores como económico, social y cultural influenció altamente a la baja recaudación tributaria de este impuesto. A pesar de aplicar estrategias de recaudación no hubo buenos resultados justamente por la pandemia. Los mismos autores de esta tesis recomiendan a las autoridades locales implementar políticas de educación fiscal, con esto buscan fortalecer la transparencia en la administración tributaria y crear pagó por su responsabilidad en el pago.

Al igual que, para Berdales (2022), sus análisis indican que un 50% de los encuestados cumple con sus obligaciones tributarias de manera regular, la correlación entre el impuesto vehicular y la gestión administrativa fue de manera positiva, aplicando el coeficiente de Spearman de 0.453. La experiencia de la municipalidad de Lima muestra que si tienen una buena gestión y la concientización del contribuyente podrían mantener una regular recaudación. Por otro lado, según lo que indican Mantari & Quispe (2018), concluyen que la recaudación de los tributos municipales tuvo un déficit y una disminución a causa de la emergencia sanitaria decretada por el Estado a nivel nacional producto del Covid-19, al igual que los ciudadanos dejaron de trabajar y obtener ingresos y lo cual hizo que cerraran sus negocios y que no puedan cumplir con sus obligaciones tributarias. Además, mencionan que la omisión por parte de los contribuyentes fue determinante para la baja recaudación entre los cuales estaba el impuesto al patrimonio vehicular. Sin embargo, Ramos (2022), menciona que la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular en la municipalidad de Puno al 2021 totalizó en 335,038.54, posteriormente para el 2020 hubo una notada disminución del 35% respecto al año anterior a causa de la pandemia ocasionada por la Covid-19 y para el 2021 mejoró de cierta forma la recaudación siendo un 6% menos que el año 2019 esto debido a la recuperación del económica del país y por la ayuda del gobierno.

Asimismo, Villalobos & Zavala (2022), haciendo un análisis respecto a la evolución del incumplimiento del pago del impuesto al patrimonio vehicular en la provincia de Chiclayo, demostró con los resultados, que el año 2019 hubo buena recaudación, sin embargo no fue lo mismo en el año 2020, ya que el porcentaje de morosidad que era del -14.63% aumentó drásticamente a un 48.05% de morosidad, siendo esto desfavorable a causa de la crisis sanitaria que se estaba presentando en el mundo por el COVID-19. Aunque en 2021 disminuyó de manera leve a 45%, reflejando una recuperación económica lenta y de recaudación. Al igual que, Nieves & Zavaleta (2018), concluyen en que la variación en la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular en la municipalidad de provincial de Trujillo, durante el año 2021 se obtuvo una variación negativa de -14.52% respecto al año 2020, además de que la variación del 2020 en relación con el año 2019 se muestra como positiva en un 15.12%.

Según Porras (2023), En la década de 1990 comenzó la Reforma Tributaria en los gobiernos locales, asignando a la unidad orgánica denominada comúnmente "Gerencia de Rentas" la responsabilidad de la recaudación tributaria. Esta unidad se encargaba de gestionar todos los asuntos relacionados con la recaudación, y sus actividades estaban sujetas a las decisiones políticas y presupuestales del organismo al que pertenecía. Entre los proyectos de la reforma se incluyó la creación de un ente técnico independiente de la dirección de los municipios, establecido bajo el marco impuesto por el Gobierno Central. Asimismo, da a conocer Cahuana & Venegas (2022), la situación del Servicio de la Administración Tributaria – Huamanga (SAT-H) recientemente la presencia de casos de los contribuyentes tiene un desconocimiento del impuesto al patrimonio vehicular, pese a encontrarse sujetos a ella; por lo cual, muchas veces optan por no realizar la presentación de su declaración jurada, lo que conllevaría a que no se genere la deuda.

Como afirma Molocho (2023), indica que los resultados de la prueba de Kruskal-Wallis mostró que, respecto a la variable de impuestos municipales, existen diferencias significativas en los niveles de conocimiento entre las tres provincias, lo que confirma la hipótesis H1 con un p-valor de 0.031. Para el impuesto predial, el p-valor fue de 0.989; en el caso del impuesto de alcabala, el p-valor resultó en 0.060; el impuesto a los juegos arrojó un p-valor de 0.003, y el impuesto a los espectáculos también mostró un p-valor de 0.003. En conclusión, se observa una variación en el conocimiento de

los impuestos municipales entre las provincias evaluadas. Por otra parte, señala Medina (2024), expresa que este impuesto anual aplica a los propietarios de determinados tipos de vehículos, como autos, camionetas y station wagons, siempre que estos tengan hasta tres años desde su registro oficial. Tanto personas naturales como jurídicas que posean estos vehículos están obligadas a realizar el pago del impuesto. El cálculo se basa en el precio original de compra o el valor con el cual el vehículo fue incluido en el patrimonio. La tasa fijada es del 1% sobre el valor del vehículo. Según Lupaca (2024), en su investigación determina la relevancia de manejar el gasto público de manera eficiente para optimizar la recaudación de impuestos municipales. Esto no solo beneficia directamente a la población a través de mejores servicios, sino que también influye en cómo se planifican y ejecutan las políticas públicas a nivel municipal.

Según Zambrano (2019), el impuesto vehicular es un tributo que se paga por la propiedad de vehículos motorizados, y su principal propósito es recaudar fondos para financiar proyectos y servicios públicos relacionados con el mantenimiento de las vías y el desarrollo de la infraestructura urbana. Este impuesto se calcula tomando en cuenta diversos factores, como el valor del vehículo, su categoría, marca, modelo y antigüedad. Los fondos recaudados se destinan a las municipalidades, que son las encargadas de administrar y supervisar el cobro. El pago es anual y tiene una fecha límite determinada por cada municipio. Si el propietario no cumple con el pago, puede enfrentarse a sanciones y dificultades para realizar ciertos trámites del vehículo, como la renovación de la tarjeta de circulación. Según Andres et al. (2022), afirma que el impuesto vehicular es un tributo que se paga cada año por la propiedad de vehículos motorizados. Su principal objetivo es recaudar fondos para financiar el mantenimiento de las carreteras y otros servicios públicos relacionados con la infraestructura vial. El monto para pagar se calcula tomando en cuenta el valor, marca, modelo y antigüedad del vehículo. Las municipalidades son las encargadas de administrar este impuesto, y los recursos recaudados se destinan a proyectos locales. Es importante realizar el pago dentro del plazo establecido, ya que no hacerlo puede generar sanciones y dificultar la realización de trámites administrativos del vehículo.

De acuerdo con Charry & Enciso (2021), plantea que el impuesto vehicular es un pago anual que deben realizar los propietarios de vehículos motorizados. Este tributo tiene como objetivo financiar el mantenimiento de las carreteras y otros servicios públicos esenciales. El monto para pagar se calcula teniendo en cuenta el valor, marca, modelo y antigüedad del vehículo. Las municipalidades son las encargadas de administrarlo, y los fondos recaudados se destinan a proyectos locales. Es importante cumplir con el pago dentro del plazo fijado por cada municipio, ya que el incumplimiento puede generar sanciones y dificultar la realización de trámites administrativos relacionados con el vehículo. Desde su punto de vista Alcántara A. et al (2018), propone que el impuesto vehicular es un pago anual que deben hacer los propietarios de vehículos motorizados. Su objetivo es recaudar fondos para el mantenimiento de las carreteras y otros servicios públicos esenciales. El monto del impuesto se calcula tomando en cuenta el valor, marca, modelo y antigüedad del vehículo. Este tributo es gestionado por las municipalidades, y el dinero recaudado se utiliza para proyectos locales. Es importante cumplir con el pago dentro del plazo establecido, ya que no hacerlo puede generar sanciones y dificultar la realización de trámites relacionados con el vehículo.

2. MÉTODO

La investigación realizada se realizó mediante un enfoque cuantitativo, los análisis de cómo fue la línea de tiempo respecto a la variación en la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular a nivel nacional de cada mes, cada departamento y por cada tipo de departamento, durante los tiempos de pre-pandemia, durante la pandemia y después de la pandemia del COVID-19, siendo estos tres años, desde enero del 2019 hasta diciembre del 2021. Las fuentes de información utilizadas fueron el portal de Ministerio de Economía y Finanzas, seguimiento de la Ejecución Presupuestal (consulta amigable), en la parte de ingreso presupuestal (actualización diaria).

Esto se hizo con el objetivo de poder determinar cuál fue la variación del Impuesto al Patrimonio Vehicular durante los años que tuvo mas incidencia la pandemia del coronavirus, se hizo un análisis vertical, primeramente, se tuvo que determinar el porcentaje respecto al total de recaudación de cada año en cada criterio de análisis, siguiendo la ecuación (1).

$$\text{Análisis Vertical (\% de participación)} = \frac{\text{ítem de recaudación}}{\text{monto total recaudado}} * 100 \dots (1)$$

Para utilizar la ecuación en relación con la recaudación por mes durante los tres años; primero se toma el monto recaudado de un mes en un año, este se divide por el monto total recaudado y se multiplica por cien. Así como también, la recaudación por cada departamento es similar; se toma el monto recaudado de un departamento y se divide entre el total recaudado de todos los departamentos y se multiplica por cien.

Asimismo, se hizo un análisis horizontal de los datos obtenidos para ver el porcentaje de la variación que hubo de un año respecto al año anterior, siguiendo la ecuación (2).

$$\text{Análisis horizontal (\% de variación)} = \frac{\text{monto recaudado en año 2} - \text{monto recaudado en año 1}}{\text{monto recaudado en año 1}} \dots (2)$$

Para también utilizar esta ecuación en la recaudación por mes durante cada año; se toma el monto de un mes del año en comparación, se resta el monto del mes del año anterior y se divide entre ese mismo monto del mes del año anterior. Como también, para utilizar la ecuación en la recaudación por cada departamento; se toma el monto recaudado en un departamento, se resta el monto recaudado en el año anterior y se divide entre ese mismo monto del año anterior. Estas ecuaciones utilizan los datos de recaudación que tuvo cada mes y cada departamento.

Por otro lado, se utilizó una tabla de la SUNAT donde muestra los rendimientos de los tributos en los años 2019, 2020 y 2021. Tomando en cuenta la parte de recaudación por tipo de departamento del 2019 al 2021 en relación al Impuesto al Patrimonio Vehicular, en esta tabla misma se ven las ecuaciones mencionadas ya realizadas (Ver Tabla 3).

Como criterios de exclusión no se tomaron en cuenta trabajos de investigación menores a 2018, trabajos que no tengan la variable de Impuesto al Patrimonio Vehicular y que hablen de otros impuestos. Como criterios de inclusión se optó por tomar a trabajos de investigación que tuvieran las variables de Impuesto al Patrimonio Vehicular, COVID-19, impuestos municipales, variación y recaudación tributaria, trabajos con fechas mayores a 2018 en adelante.

3. RESULTADOS

En este aparte se presentan y analizan los resultados derivados del análisis que se realizó.

Tabla 1

Recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular por mes (Millones de Soles y %)

Mes	(millones de soles)			% de Participación			Var. Real	
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2020 / 2019	2021 / 2020
E	30.99	36.53	21.97	10.3%	15.2%	7.7%	18%	-39.9%
F	88.32	80.67	61.74	29.2%	33.5%	21.8%	-9%	-23.5%
M	26.81	13.11	30.82	8.9%	5.4%	10.9%	-51%	135.1%
A	13.73	0.79	17.19	4.5%	0.3%	6.1%	-94%	2075.4%
M	26.59	3.29	27.35	8.8%	1.4%	9.6%	-88%	730.5%
J	16.13	5.85	18.13	5.3%	2.4%	6.4%	-64%	210.1%

La variación en la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular durante y después de la pandemia por el COVID-19 en el Perú

Mes	(millones de soles)			% de Participación			Var. Real	
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2020 / 2019	2021 / 2020
J	13.59	20.67	15.84	4.5%	8.6%	5.6%	52%	-23.4%
A	24.84	13.53	25.01	8.2%	5.6%	8.8%	-46%	84.9%
S	15.02	19.72	18.35	5.0%	8.2%	6.5%	31%	-6.9%
O	11.41	12.89	13.31	3.8%	5.4%	4.7%	13%	3.3%
N	20.20	17.64	19.50	6.7%	7.3%	6.9%	-13%	10.6%
D	14.37	16.13	14.56	4.8%	6.7%	5.1%	12%	-9.8%
Total	301.99	240.82	283.77	100%	100%	100%	-20%	18%

Nota. Los datos son montos totales de la recaudación mensual del Impuesto al Patrimonio Vehicular de los años 2019, 2020 y 2021, que se sacaron de la página oficial del MEF en consulta amigable, consultando el ingreso presupuestal (actualización diaria).

Interpretación por el porcentaje de participación de cada mes:

En 2019, enero contribuyó de manera moderada a la recaudación (10.3%). En 2020, subió al 15.2%, posiblemente debido a que los contribuyentes pagaron más a inicios del año antes de la pandemia. En 2021, la recaudación en enero bajó a 7.7%, reflejando un cambio en el patrón de pago después de la pandemia.

Febrero es el mes con la mayor recaudación en los tres años, siendo especialmente alto en 2020 (33.5%). Esto sugiere que es un mes clave para el pago del impuesto vehicular, probablemente debido a plazos o incentivos. La caída en 2021 (21.8%) puede reflejar cambios en la economía o en las estrategias de pago de los contribuyentes.

En 2019, marzo tuvo una recaudación moderada (8.9%), pero cayó en 2020 (5.4%) debido al inicio de la pandemia. En 2021, marzo muestra una recuperación notable (10.9%), posiblemente porque los contribuyentes retomaron sus pagos tras el impacto inicial de la pandemia.

Abril fue un mes de baja recaudación en 2019 (4.5%) y cayó drásticamente en 2020 (0.3%) debido al confinamiento estricto. En 2021, se observa una leve recuperación (6.1%), aunque no alcanza los niveles previos a la pandemia, reflejando los efectos persistentes en la economía.

En 2019, respecto a mayo también existió una recaudación normal (8.8%). Sin embargo, en 2020 este disminuyó drásticamente a 1.4% por causas del aislamiento. Posteriormente en 2021, se puede observar una recuperación en mayo hasta un (9.6%), lo que indicaría un aumento parcial.

Asimismo, en 2019 en junio se ve que la recaudación estuvo baja (5.3%), y que en 2020 continuó la tendencia hasta (2.4%). Después en 2021, se muestra que pudo recuperarse hasta llegar a 6.4%, aunque si se relaciona con los primeros meses en el año, este continúa teniendo una tendencia a la baja en la recaudación.

En 2019, hubo una reducida recaudación (4.5%). Pero en el 2020 aumentó a la casi mitad siendo 8.6% esto en si se debe a que ya había una recuperación mínima inicialmente. Después en 2021, julio desciende otra vez a 5.6%, lo cual era una tendencia de los niveles que se mostraba previamente a la llegada de la pandemia.

En agosto del 2019, la recaudación se presentó mesuradamente (8.2%). Posteriormente en 2020 se redujo a 5.6% por el COVID-19, luego en 2021 tuvo un incremento hasta llegar a 8.8%, lo que se reflejaba que la estabilidad en el mes retornaba.

El mes de setiembre del 2019 también existió una reducida recaudación (5.0%), pero aumentó ligeramente en 2020 (8.2%) a causa de que la economía se recuperaba lentamente. Para después en 2021, nuevamente caer levemente a 6.5% y otra vez igualándose al patrón que se veía en años anteriores al COVID-19.

Octubre se consideraba muy a menudo como un mes en el que existía disminuida recaudación siendo de 3.8% en 2019. En 2020 la recaudación moderadamente aumentó a 5.4%, esto fue ayudado por los intentos de recobrar lo que no se pudo recaudar en meses previos.

Para el 2021 la recaudación se mantuvo estable en un 4.7%, ligeramente superior a lo que se presentaba en el 2019.

Noviembre presentó durante los tres años de revisión una recaudación estable sin cambios abruptos, solo hubo variaciones ordinarias. El año que más recaudación tuvo fue 2020 de un 7.3%, disminuyó a 6.9% en 2021 y fue casi similar en el 2019 que presentaba un 6.7%.

El último mes diciembre cerró con una baja recaudación en 2019 (4.8%). Posteriormente, el 2020 subió a 6.7%, esto se debe a que existía pagos que han sido postergados por el coronavirus. Sin embargo, en 2021 la recaudación descendió hasta un 5.1%, regresando como otros meses a la tendencia que existía en 2019.

Interpretación por el porcentaje de variación de cada mes:

- En enero el primer mes comparado respecto a los dos primeros años tuvo un aumento del 18%, esto se aclara debido a un pago de impuestos anticipado y a que existía una base sólida previo a la llegada de la pandemia.
- Para los años posteriores la recaudación de enero cayó en 2021, lo que ya estaría en relación con la disminución de ingresos en las familias o empresas a causa de los efectos económicos negativos que trajo consigo la pandemia.
- En febrero de 2020, se observó una leve disminución en la recaudación, lo que podría interpretarse como un indicio inicial de desaceleración económica o cambios en los patrones de pago de los contribuyentes. En 2021, la caída fue más pronunciada, probablemente debido al impacto de la crisis económica, que afectó la capacidad de los contribuyentes para cumplir con sus obligaciones tributarias.
- En marzo de 2020, la recaudación experimentó una caída significativa al iniciarse el confinamiento, lo que afectó gravemente la actividad económica y redujo los ingresos tributarios. En marzo de 2021, se evidenció una notable recuperación, impulsada por la reactivación de la economía y el pago de impuestos que se habían postergado en el año anterior.
- Abril de 2020 representó uno de los meses más críticos, con una drástica caída en la recaudación debido al confinamiento estricto que paralizó casi toda la economía. En abril de 2021, la recaudación mostró una recuperación considerable, en parte porque el año anterior había presentado una base comparativa muy baja, y también debido a la gradual reactivación de las actividades económicas y fiscales.
- Al igual que en abril, mayo de 2020 registró una caída significativa en los ingresos debido a las restricciones impuestas por la pandemia. En mayo de 2021, aunque la recuperación no fue tan acelerada como en abril, se observó una mejora considerable, posiblemente por la regularización de pagos pendientes que se habían aplazado en los meses anteriores.
- Aunque en junio de 2020 hubo una leve mejora en la recaudación, los niveles seguían siendo considerablemente más bajos que en 2019, lo que refleja los efectos prolongados de la crisis. En junio de 2021, se observó un fuerte rebote, impulsado por la reactivación más estable de los sectores clave de la economía.

- En julio de 2020, contrariamente a la tendencia de otros meses, la recaudación creció ligeramente, posiblemente como resultado de la regularización de pagos atrasados tras el inicio de la reactivación económica. No obstante, en 2021, la recaudación experimentó una disminución, probablemente porque los pagos postergados se habían regularizado en 2020, dejando menos espacio para nuevos ingresos.
- En agosto de 2020, la recaudación se mantuvo débil, lo que refleja una recuperación aún lenta y una capacidad de pago limitada por parte de los contribuyentes. En agosto de 2021, se observó una mejora significativa, probablemente debido al repunte económico y la reactivación de actividades comerciales.
- En setiembre de 2020, la recaudación mostró un aumento en comparación con el mismo mes del año anterior, lo que puede atribuirse a esfuerzos adicionales en las estrategias de cobro o a una leve reactivación de la economía. En setiembre de 2021, se experimentó una ligera contracción en la recaudación, lo que podría señalar una estabilización de los niveles de ingresos, aunque con una pequeña corrección negativa.
- En octubre de 2020, la recaudación mostró una leve mejora respecto a 2019, probablemente como resultado de las estrategias de recaudación implementadas en la segunda mitad del año. En octubre de 2021, la recaudación continuó su crecimiento moderado, reflejando un patrón de estabilización gradual.
- En noviembre de 2020, aunque la recaudación disminuyó, la caída fue menos pronunciada en comparación con otros meses, lo que sugiere que los efectos de la crisis económica se estaban moderando. En noviembre de 2021, hubo una recuperación moderada, aunque los ingresos no alcanzaron los niveles previos a la pandemia.
- En diciembre de 2020, la recaudación aumentó ligeramente, probablemente debido a los pagos atrasados y a los esfuerzos de regularización tributaria hacia el cierre del año. En diciembre de 2021, la recaudación disminuyó, lo que puede interpretarse como un retorno a los niveles habituales tras el repunte observado en el año anterior.

Tabla 2

Ranking de recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular por departamento (Millones de Soles y %)

Departamento	(millones de soles)			% Participación			Var. % Real	
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2020 / 2019	2021 / 2020
Lima	234.08	196.04	219.43	78%	81%	77%	-16.3%	11.9%
Cusco	3.47	2.19	3.53	1%	1%	1%	-37.1%	61.3%
Ancash	2.41	1.66	2.57	1%	1%	1%	-31.1%	55.1%
Arequipa	18.14	10.98	14.63	6%	5%	5%	-39.4%	33.2%
La Libertad	8.09	5.54	8.88	3%	2%	3%	-31.6%	60.3%
Piura	5.37	3.78	4.78	2%	2%	2%	-29.6%	26.3%
Cajamarca	5.06	3.26	5.58	2%	1%	2%	-35.5%	71.0%
Junín	5.31	4.11	4.68	2%	2%	2%	-22.6%	14.0%
Ayacucho	1.76	0.94	1.48	1%	0%	1%	-46.5%	56.9%
Puno	1.40	1.02	1.43	0%	0%	1%	-27.5%	40.4%
Otros Dep.	16.89	11.30	16.79	6%	5%	6%	-33.1%	48.5%
Total	301.99	240.82	283.77	100%	100%	100%	-20.3%	17.8%

Nota. Los datos son montos totales de los departamentos con mayor recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular de los años 2019, 2020 y 2021, que se sacaron de la página oficial del MEF en consulta amigable, consultando el ingreso presupuestal (actualización diaria).

- Lima es el principal recaudador de impuesto en el Perú. En 2019 recaudo 234.08 millones de soles, pero en 2020 bajo a 196.04 millones, esto debido a la pandemia, pero en 2021 se le ve que se recupera y llega a 219.43 millones, que se basa en un +11.9%, pero su participación bajo en estos 3 años.
- En Cusco la recaudación se cae en 2020, de 3.47 millones en 2019 a 2.19 millones (-37.1%). Y en el 2021 se recuperó, llegando a superar ligeramente lo que había recaudado antes de la pandemia, esto es 3.53 millones, que significa más 61.3%.
- Ancash se decae en 2020, teniendo 2.41 millones en 2019 a 1.66 millones, que es una caída del 33.1%. Pero en el 2021 logra recuperarse con 2.57 millones, que es 55.1%. Su participación es el 1%, pero el rebote que obtiene en el 2021 es algo bueno.
- Arequipa también sufrió bastante en 2020, recaudo 10.98 millones en comparación a los 18.14 millones de 2019 que es un -39.4%. En 2021 se logra recuperar con 14.63 millones (+33.2%), su participación se mantiene en un 5%, mostrando que es uno de los departamentos más importantes después de Lima.
- En 2019, La Libertad recaudó 8.09 millones, pero en 2020 bajó a 5.54 millones (-31.6%). Lo bueno es que en 2021 dio un gran salto a 8.88 millones (+60.3%), superando incluso lo que había recaudado antes de la pandemia. Esto es un buen indicador, y su participación del 2%-3% demuestra que sigue siendo un jugador relevante.
- La recaudación en Piura disminuye en 2020, teniendo 5.37 millones en 2019 a 3.78 millones (-29.6%). En 2021 logró recuperarse hasta 4.78 millones que significa un positivo +26.3%, pero no alcanzó los niveles de 2019. Su participación se mantuvo en el 2%, lo que muestra cierta estabilidad.
- Cajamarca es uno de los departamentos que sufre una fuerte caída en 2020, pasando de 5.06 millones en 2019 a 3.26 millones (-35.5%). Pero cabe mencionar que fue uno de los departamentos con mayor recuperación en 2021, alcanzando 5.58 millones (+71%), lo cual es un dato muy positivo. Su participación sigue siendo del 2%, pero el crecimiento del último año es digno de resaltar.
- En Junín, la recaudación bajó de 5.31 millones en 2019 a 4.11 millones en 2020 (-22.6%). En 2021 logró recuperarse ligeramente, llegando a 4.68 millones (+14%). Aunque su participación sigue siendo del 2%, el crecimiento fue menos pronunciado que en otros departamentos.
- Ayacucho recaudó 1.76 millones en 2019, pero en 2020 cayó a solo 0.94 millones (-46.5%). En 2021 logró un crecimiento importante, alcanzando 1.48 millones (+56.9%), aunque todavía no recupera lo perdido por completo. Su participación es pequeña (1%), pero el rebote del último año es algo positivo.
- Puno tuvo una caída moderada en 2020, de 1.40 millones en 2019 a 1.02 millones (-27.5%). En 2021 creció a 1.43 millones (+40.4%), superando ligeramente lo que recaudó antes de la pandemia. Aunque sigue siendo pequeño con una participación del 1%, su crecimiento muestra un avance constante.
- Los otros departamentos tuvieron una caída significativa en 2020, pasando de 16.89 millones en 2019 a 11.30 millones (-33.1%). Sin embargo, en 2021 se recuperó bastante, llegando a 16.79 millones (+48.5%), casi alcanzando los niveles prepandemia. Este grupo representa el 6% del total, lo que lo hace relevante.

Tabla 3

Impuesto al Patrimonio Vehicular según clasificación municipal del PI, 2019 – 2021 (Millones de Soles y %)

Tipo de Municipalidad	Millones de S/			Participación %			Var. % Real	
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2020 / 2019	2021 / 2020
A	300	239	278	99.4%	99.3%	99.0%	-21.8%	11.7%
B	2	2	3	0.6%	0.7%	1.0%	-13.7%	56.7%

La variación en la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular durante y después de la pandemia por el COVID-19 en el Perú

Tipo de Municipalidad	Millones de S/			Participación %			Var. % Real	
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2020 / 2019	2021 / 2020
C	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
D	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
E	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
F	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
G	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Total	302	241	280	100.0%	100.0%	100.0%	-21.7%	12.0%

Nota. Los datos son montos totales respecto a la recaudación por tipo de departamento del Impuesto al Patrimonio Vehicular de los años 2019, 2020 y 2021, que se sacaron de un informe sobre un análisis del rendimiento de los tributos del año 2021 donde se consideran también los años 2019 y 2020 elaborado por el MEF.

El impuesto al patrimonio vehicular constituye una fuente clave de financiamiento para los gobiernos locales, ya que se aplica sobre la propiedad de vehículos. Su desempeño está influenciado por diversos factores, entre ellos. La cantidad de vehículos registrados dentro de los límites de cada municipalidad, que determina la base tributaria disponible. La capacidad administrativa de cada municipio para gestionar y recaudar el impuesto, lo cual puede variar significativamente según sus recursos y eficiencia operativa.

Interpretación por el porcentaje de participación de cada tipo de municipalidad:

- Tipo A Municipalidades de Ciudades Principales Concentración predominante: Este tipo de municipalidades genera consistentemente más del 99% de la recaudación total en los tres años evaluados. Tendencia de los ingresos en 2019, la recaudación alcanzó los S/ 300 millones, en 2020, los ingresos se redujeron drásticamente a S/ 239 millones, lo que representa una caída del -21.8%. Esta disminución podría estar vinculada con los efectos de la pandemia, como la desaceleración económica y el aumento en la morosidad tributaria, en 2021, la recaudación mostró una recuperación al llegar a S/ 278 millones, marcando un incremento del 11.7% en comparación con el año anterior, aunque sin alcanzar los niveles de 2019.
- Tipo B Municipalidades NO pertenecientes a ciudades principales y su participación reducida, este tipo de municipalidades representa una pequeña fracción de la recaudación total, oscilando entre el 0.6% y el 1.0%. los ingresos, en 2019 y 2020, la recaudación permaneció constante en S/ 2 millones, en 2021, se produjo un crecimiento considerable del 56.7%, alcanzando S/ 3 millones.
- Tipos C, D, E, F y G se reportan si ingresos durante el período analizado, estos tipos de municipalidades no generaron ingresos por concepto del impuesto vehicular. Por la ausencia de recaudación podría explicarse por varias razones. Escasez de vehículos, estas municipalidades podrían ubicarse en áreas rurales o con baja densidad vehicular, lo que limita la base imponible. Como también las deficiencias administrativas. Es posible que carezcan de la infraestructura necesaria para gestionar y recaudar este impuesto.

Interpretación por el porcentaje de variación de cada tipo de municipalidad:

- Municipalidades Tipo A entre 2020 y 2019, estas municipalidades experimentaron una caída del 21.8% en la recaudación del impuesto vehicular. Este descenso refleja el impacto directo de la pandemia de COVID-19, que provocó una disminución significativa en la actividad económica y un aumento de la morosidad en el pago de tributos. En el período 2021 y 2020, la recaudación mostró un incremento del 11.7%, lo que indica una recuperación parcial de la actividad económica y una mejora en el cumplimiento tributario por parte de los ciudadanos propietarios de vehículos. Sin embargo, los niveles de recaudación de 2019 no se lograron alcanzar. Por otro lado, las municipalidades tipo A, que concentran la mayor parte de los ingresos por este

impuesto, dependen fuertemente de estos recursos. Si bien lograron cierta recuperación tras la crisis de 2020, su vulnerabilidad ante eventos económicos adversos quedó en evidencia.

- Municipalidades Tipo B entre 2020 y 2019, estas municipalidades experimentaron una disminución del 13.7% en su recaudación. Aunque su contribución total es baja, esta reducción también apunta a retos similares a los enfrentados por las municipalidades tipo A, como dificultades en el cumplimiento tributario durante el periodo de crisis. Podemos ver que en el periodo 2021 y 2020, las municipalidades tipo B registraron un aumento significativo del 56.7% en su recaudación. Este crecimiento, mucho más pronunciado que el de las municipalidades tipo A, podría atribuirse a una mejora en la administración tributaria o a un aumento en el número de vehículos registrados en estas jurisdicciones. Aunque el aporte de las municipalidades tipo B sigue siendo pequeño, es notable el crecimiento porcentual en 2021 evidenciando esfuerzos importantes para fortalecer su capacidad de recaudación, marcando un avance positivo en su gestión.
- Municipalidades Tipo C, D, E, F y G durante el período analizado, estas municipalidades no generaron ingresos por concepto del impuesto vehicular, por lo que no se registraron variaciones porcentuales. De acuerdo con la “tabla 3” se ve reflejada la falta de recaudación en estas jurisdicciones puede explicarse por factores estructurales, como una baja densidad vehicular que limita la base tributaria, la posible existencia de exenciones tributarias, o la carencia de infraestructura administrativa para gestionar este tipo de impuestos.

4. DISCUSIONES

Según Cayatopa (2021) menciona, el 2020 un 11 de marzo, el Perú se convirtió a una nueva realidad cuando el Estado tomó la decisión de declarar en emergencia sanitaria a todas las regiones del país. Asimismo, después de unos días, el 15 de marzo, ya se estaba decretando un estado de emergencia nacional a causa de que la pandemia del coronavirus se iba agravando, iniciando así la etapa de un confinamiento que supondría un cambio drástico por completo, cambiando así las vidas de los millones de personas que viven en el territorio peruano. De un día para otro, todas esas calles que normalmente se encontraban llenas de alboroto ya se encontraban desiertas, la rutina diaria de cada ciudadano se veía muy limitada a causa de las nuevas restricciones que presentaba el Estado. La cuarentena que por necesidad impuso el Estado puso muchas limitaciones a las actividades de las personas. Cada familia solo tenía la opción de poder salir para necesidades muy esenciales: comprar alimentos, poder tener atención médica oportuna o trabajar en actividades que se consideran indispensables. Las tiendas comerciales cerraron sus puertas, cada transporte obligatoriamente quedaron sin circulación, cada evento cultural y recreativo, fueron suspendidos hasta que el gobierno reanudara todas las actividades.

Asimismo, Según Fernandez & Salazar (2022), la evasión tributaria significa un obstáculo en Utcubamba, este restringe el financiamiento de proyectos comunitario y debilita su gestión de la municipalidad para alcanzar sus objetivos. Sus resultados mostraron que un 56% de contribuyentes presentan un alto nivel de evasión, y el 46% sabe algo de la tributación. Al igual que, para Berdales (2022), sus análisis indican que un 50% de los encuestados cumple con sus obligaciones tributarias de manera regular, la correlación entre el impuesto vehicular y la gestión administrativa fue de manera positiva, aplicando el coeficiente de Spearman de 0.453. La experiencia de la municipalidad de Lima muestra que si tienen una buena gestión y la concientización del contribuyente podrían mantener una regular recaudación.

Para Warton Huaman, (2023), la pandemia del COVID – 19 tuvo influencia en la recaudación de impuestos municipales en el distrito de San Sebastián, los ingresos provenientes de los impuestos predial y de alcabala disminuyeron en un 12.4% y 26.2%, respectivamente, en comparación con el 2019, todo esto debido al confinamiento y la parálisis de actividades económicas. Esto afectó no solo la captación de recursos directamente recaudados, sino también la ejecución del presupuesto institucional, generando un déficit en la capacidad del municipio para sus gastos.

La pandemia de COVID-19 cambió por completo la forma en que vivimos, trabajamos y nos movemos. Como cuenta Cayatopa (2021), las calles, que antes eran el centro del movimiento y la vida diaria, quedaron completamente vacías, mientras las personas se veían obligadas a quedarse en casa. Esta pausa forzada no solo transformó nuestras rutinas, sino que también afectó la capacidad de los municipios para recaudar los impuestos que financian los servicios esenciales.

Warton Huamán (2023) explica que, durante el confinamiento, los ingresos municipales, especialmente los provenientes de impuestos como el predial y el de alcabala, cayeron drásticamente, dejando a los gobiernos locales con menos recursos para cumplir con sus responsabilidades. A esto se suma que, como mencionan Fernández & Salazar (2022) y Berdales (2022), la gestión eficiente y la conciencia tributaria son esenciales para mantener la estabilidad financiera de las ciudades. Sin embargo, la pandemia dejó claro que no estamos preparados para responder a este tipo de crisis de manera efectiva.

En suma, el COVID-19 no solo transformó la forma en que vivimos y nos movemos, sino que también nos obligó a reflexionar sobre cómo fortalecer las finanzas locales para enfrentar futuros desafíos, garantizando una gestión más resiliente y sostenible.

Para fortalecer el patrimonio vehicular, es esencial que autoridades y ciudadanos colaboren de manera más cercana. Por ejemplo, hacer que el pago de impuestos vehiculares sea más sencillo y accesible puede motivar a más personas a cumplir con sus responsabilidades. Además, invertir en mejores carreteras y en opciones de transporte ecológico no solo beneficia al medio ambiente, sino que también mejora nuestra calidad de vida diaria. Implementar tecnologías fáciles de usar para la gestión de impuestos y ofrecer incentivos a quienes pagan a tiempo puede crear un ambiente de confianza y cooperación. De esta manera, todos nos beneficiamos, asegurando que nuestras ciudades sean más sostenibles, seguras y agradables para vivir.

5. CONCLUSIÓN

Impacto en la recaudación por cada mes: En 2020, la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular sufrió una caída importante en comparación con 2019. Durante los primeros meses del año, especialmente en abril y mayo, las reducciones fueron drásticas, alcanzando hasta un 94% y 88%, respectivamente. Esta disminución reflejó el fuerte impacto de la pandemia, que paralizó la economía debido a las restricciones de movilidad y el confinamiento. Al final del año, la recaudación total disminuyó un 20.3% con respecto a 2019, mostrando la gravedad de la crisis económica.

Comportamiento por departamentos: Podemos mencionar que en general, la recaudación total bajó de 301.99 millones en 2019 a 240.82 millones en 2020 que significa la disminución en un -20.3% debido claramente a la pandemia, pero en 2021 creció a 283.77 millones, esto positivamente significó un +17.8%. Sabemos que actualmente no se ha recuperado del todo, el progreso que se tiene es significativo y refleja una mejoría en la economía peruana.

Comportamiento por tipo de municipalidad: Casi toda la recaudación proviene de las municipalidades de tipo A, que representan alrededor del 99% del total. En 2020, esta categoría sufrió una caída del 21.8%, pero en 2021 se observó un repunte del 11.7%. Este patrón refleja una estabilización en los ingresos municipales, en parte impulsada por la reactivación económica y las políticas implementadas para facilitar el pago de impuestos. Aunque hubo una recuperación en 2021, aún no se ha logrado recuperar completamente lo perdido durante la crisis de 2020. A pesar de los signos de reactivación, la caída inicial y la recuperación parcial del sistema destacan las vulnerabilidades estructurales de la recaudación tributaria frente a crisis económicas, particularmente en un impuesto tan dependiente de la actividad vehicular.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcántara A. et al. (2018). La evasión tributaria del impuesto al patrimonio vehicular en la Provincia de Cajamarca. *Revista Horizonte Empresarial*, 4(2), 1–17. <https://revistas.uss.edu.pe/index.php/EMP/article/view/759>
- Andres, S., Rodriguez, B., Mirella, D., & Avendaño, C. (2022). *Análisis del impuesto vehicular en el departamento de Córdoba*. [https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La imposición.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La%20imposici%C3%B3n.pdf)
- Cahuana Huillcahuari, Cynthia Venegas Bautista, M. A. (2022). *Evasión Tributaria y Recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular en el Servicio de Administración Tributaria - Huamanga, 2019*. https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/4207/T037_44402164_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cayatopa Rivera, L. E. (2021). Perú: Determinación de la brecha de recaudación potencial de los impuestos y arbitrios municipales, 2014-2021. *Quipukamayoc*, 29(60), 61–72. <https://doi.org/10.15381/quipu.v29i60.20535>
- Jenny Patricia Zambrano Zambrano. (2019). *La imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador*. [https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La imposición.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La%20imposici%C3%B3n.pdf)
- Mantari Figueroa, A. E., & Quispe Carbajal, A. S. C. (2018). Recaudación de tributos minicipales: Cumplimiento de las obligaciones tributarias en tiempos de pandemia. In *Universidad Cesar Vallejo*. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/64857>
- Martha Elena Charry Murcia Suleny Enciso Montealegre. (2021). Análisis del comportamiento de la cartera del impuesto vehicular del Departamento del Tolima Análisis del comportamiento de la cartera del impuesto de vehículo automotor durante las vigencias 2016-2020 del Departamento del Tolima y diseño de estrategias p. In *Pharmacognosy Magazine* (Vol. 75, Issue 17).
- Medina Vega, I. Z. (2024). “UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA” UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA” Contenido Contenido. In *Universidad Nacional de Cajamarca*. <https://repositorio.unc.edu.pe/handle/20.500.14074/4337>
- Molocho Vásquez, J. (2023). Escuela Profesional De Contabilidad Filial Ayacucho. In *Repositorio Institucional*. https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/3273/Adonis_Tesis_Licenciatura_2020.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Mundial Banco. (2021). *recuperación verde* ,. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/36067/211778SP.pdf>
- Nieves Flores, Antero Miler Zavaleta Carhuachin, J. M. (2018). Facultad De Ciencias Empresariales Facultad De Ciencias Empresariales. *Proceso de Gestion de Compras de La Empresa Cencosud S.A. Metro*, 1, 67.
- Omar Cristian Lupaca Quispe. (2024). *FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Escuela Profesional de Ciencias Contables y Financieras RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS MUNICIPALES Y SU RELACIÓN MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE CIUDAD NUEVA* ,. 220. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/3691/Lupaca-Quispe-Omar.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Porras Montalvan, C. N. (2023). *La recaudación tributaria del impuesto al patrimonio vehicular en el servicio de administración tributaria de Huancayo-SATH*.

Ramos Huaquisto, E. R. (2022). *Nivel de recaudación tributaria en la municipalidad provincial de Puno-2021*. 1–97.

<https://repositorio.uap.edu.pe/handle/20.500.12990/12150>

Soto Cervantes, Y. Y., Chavez Tordecillo, M., & Yaneth Pollo Serafico, M. Y. (2024). *FACTORES QUE INFLUYEN EN LA EVASIÓN DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR EN HUÁNUCO*, 2022. 125.

<https://repositorio.unheval.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/6250942d-9abb-4aaf-be73-e7070b64c8e3/content>

Villalobos Risco Fray Omar, Z. S. E. R. (2023). *PATRIMONIO VEHICULAR EN LA PROVINCIA DE*.

[https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/12041/Villalobos Risco%2C Fray Omar - Zavala Salazar%2C Esther Rosmery.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/12041/Villalobos%20Risco%20Fray%20Omar%20Zavala%20Salazar%20Esther%20Rosmery.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Alcántara A. et al. (2018). La evasión tributaria del impuesto al patrimonio vehicular en la Provincia de Cajamarca. *Revista Horizonte Empresarial*, 4(2), 1–17. <https://revistas.uss.edu.pe/index.php/EMP/article/view/759>

Andres, S., Rodriguez, B., Mirella, D., & Avendaño, C. (2022). *Análisis del impuesto vehicular en el departamento de Córdoba*. [https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La imposición.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La%20imposici%C3%B3n.pdf)

Cahuana Huillcahuari, Cynthia Venegas Bautista, M. A. (2022). *Evasión Tributaria y Recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular en el Servicio de Administración Tributaria - Huamanga, 2019*.

https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/4207/T037_44402164_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Cayatopa Rivera, L. E. (2021). Perú: Determinación de la brecha de recaudación potencial de los impuestos y arbitrios municipales, 2014-2021. *Quipukamayoc*, 29(60), 61–72. <https://doi.org/10.15381/quipu.v29i60.20535>

Jenny Patricia Zambrano Zambrano. (2019). *La imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador*.

[https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La imposición.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La%20imposici%C3%B3n.pdf)

Mantari Figueroa, A. E., & Quispe Carbajal, A. S. C. (2018). Recaudación de tributos minicipales: Cumplimiento de las obligaciones tributarias en tiempos de pandemia. In *Universidad Cesar Vallejo*.

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/64857>

Martha Elena Charry Murcia Suleny Enciso Montealegre. (2021). Análisis del comportamiento de la cartera del impuesto vehicular del Departamento del Tolima Análisis del comportamiento de la cartera del impuesto de vehículo automotor durante las vigencias 2016-2020 del Departamento del Tolima y diseño de estrategias p. In *Pharmacognosy Magazine* (Vol. 75, Issue 17).

Medina Vega, I. Z. (2024). “ ‘UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA’ UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA” Contenido Contenido. In *Universidad Nacional de Cajamarca*.

<https://repositorio.unc.edu.pe/handle/20.500.14074/4337>

Molocho Vásquez, J. (2023). Escuela Profesional De Contabilidad Filial Ayacucho. In *Repositorio Institucional*.

https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/3273/Adonis_Tesis_Licenciatura_2020.pdf?sequence=4&isAllowed=y

Mundial Banco. (2021). *recuperación verde* ,.

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/36067/211778SP.pdf>

Nieves Flores, Antero Miler Zavaleta Carhuachin, J. M. (2018). Facultad De Ciencias Empresariales Facultad De Ciencias

Empresariales. *Proceso de Gestión de Compras de La Empresa Cencosud S.A. Metro*, 1, 67.

Omar Cristian Lupaca Quispe. (2024). *FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Escuela Profesional de Ciencias Contables y Financieras RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS MUNICIPALES Y SU RELACIÓN MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CIUDAD NUEVA*, . 220. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/3691/Lupaca-Quispe-Omar.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Porras Montalvan, C. N. (2023). *La recaudación tributaria del impuesto al patrimonio vehicular en el servicio de administración tributaria de Huancayo-SATH*.

Ramos Huaquisto, E. R. (2022). *Nivel de recaudación tributaria en la municipalidad provincial de Puno-2021*. 1–97. <https://repositorio.uap.edu.pe/handle/20.500.12990/12150>

Soto Cervantes, Y. Y., Chavez Tordecillo, M., & Yaneth Pollo Serafico, M. Y. (2024). *FACTORES QUE INFLUYEN EN LA EVASIÓN DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR EN HUÀNUCO*, 2022. 125. <https://repositorio.unheval.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/6250942d-9abb-4aaf-be73-e7070b64c8e3/content>

Villalobos Risco Fray Omar, Z. S. E. R. (2023). *PATRIMONIO VEHICULAR EN LA PROVINCIA DE*. [https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/12041/Villalobos Risco%2C Fray Omar - Zavala Salazar%2C Esther Rosmery.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/12041/Villalobos%20Risco%20Fray%20Omar%20-%20Zavala%20Salazar%20Esther%20Rosmery.pdf?sequence=1&isAllowed=y)