



UNIVERSIDAD DEL AZUAY

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACION

ESCUELA DE CONTABILIDAD SUPERIOR

“Estudio de la Aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador”

**Trabajo de graduación previo a la obtención del título de Ingeniera en
Contabilidad y Auditoría**

AUTORA: María Emilia Cordero Aguirre

DIRECTOR: Econ. Orlando Espinoza Flores

Cuenca – Ecuador

2018

DEDICATORIA

En primer lugar, a Dios a quien le dedico todo lo que tengo en mi vida, así como le agradezco por haberme dado la bendición de tener mi familia, mis padres Glauco y Silvia y mi hermano Christian a quienes dedico el presente trabajo ya que sin su comprensión, apoyo y amor no hubiera podido superar muchos obstáculos en lo largo de esta trayectoria.

A mi novio Milton Ochoa Hurtado por ser uno de los pilares fundamentales en mi vida y quien ha estado junto a mí en todos los momentos brindándome su apoyo.

AGRADECIMIENTO

De manera especial a mi tutor, Econ. Orlando Espinoza Flores por su sabia dirección.
A mis maestros de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, quienes me guiaron a lo largo de la carrera por sus conocimientos, ayuda y dedicación.

Un especial agradecimiento a la Universidad del Azuay por haberme permitido formar parte de su selecto grupo de alumnos, por el apoyo y ayuda siempre brindada.

INDICE DE CONTENIDOS

.....	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE FIGURAS	v
ÍNDICE DE TABLAS	vi
ÍNDICE DE ANEXOS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1	2
IMPUESTOS AMBIENTALES	2
1.1 Origen de los Impuestos Ambientales.....	2
1.2 Motivos de creación de Impuestos Ambientales	3
1.3 Legislación de impuestos ambientales en el Ecuador	5
1.4 Definición de Impuestos Ambientales	8
1.5 Clases de Impuestos Ambientales.....	9
1.5.1 Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.....	10
1.5.2 Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables.....	10
1.6 Reforma Fiscal Verde en Ecuador	10
1.7 Reforma Fiscal Verde en países europeos.....	11
1.8 Reforma Fiscal Verde en países latinoamericanos	16
1.8.1 Chile.....	16
1.8.2 Argentina.....	17
1.8.3 Colombia.....	17
1.8.4 México.....	18
CAPÍTULO 2	20
IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR	20
2.1 Descripción	20
2.2 Análisis de la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular	27
CAPÍTULO 3	38
IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES	38
3.1 Descripción.....	38
3.2 Análisis de la aplicación al Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables.....	44
3.2.1 Cálculo del Impuesto.....	52
CONCLUSIONES.....	55
Recomendaciones	56
BIBLIOGRAFÍA.....	57
ANEXOS.....	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Sistema de producción.....	3
Figura 2. Vehículos matriculados 2011	31
Figura 3. Vehículos matriculados 2014	32
Figura 4. Vehículos matriculados por clase, 2011	33
Figura 5. Vehículos matriculados por clase, 2014	34
Figura 6. Ciclo de reciclaje de botellas no retornables	44
Figura 7. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2012	45
Figura 8. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2013	45
Figura 9. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2014	46
Figura 10. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2015	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Recaudación del impuesto ambiental: transporte en el año 2012	14
Tabla 2. Impuestos Ambientales utilizados en Europa	15
Tabla 3. Comparación de Impuestos Ambientales en Latinoamérica.....	19
Tabla 4. Base Imponible y Tarifa.....	23
Tabla 5. Factor de Ajuste	24
Tabla 6. Ejemplo de la Aplicación del IACV	26
Tabla 7. Estadísticas de vehículos nuevos adquiridos en el Ecuador.....	29
Tabla 8. Datos reales del pago del IACV por vehículo.....	30
Tabla 9. Venta de vehículos híbridos por marca.....	35
Tabla 10. Límites permitidos de emisiones en vehículos	36
Tabla 11. Recicladores Certificados	49
Tabla 12. Centros de Acopio Certificados	50
Tabla 13. Embotelladores Certificados y valores referenciales de botellas PET	51
Tabla 14. Producción diaria de la Empresa Embomachala S.A.....	52

ÍNDICE DE ANEXOS

• <i>Vehículo 2006</i>	60
• <i>Vehículo 2008</i>	61
• <i>Vehículo 2009</i>	62
• <i>Vehículo 2014</i>	63
• <i>Vehículo 2017</i>	64

RESUMEN

La presente investigación realizará un análisis sobre los objetivos por los cuales se crearon los Impuestos Ambientales en el Ecuador, a través de la comparación de la normativa interna con la reforma fiscal verde expuesta por otros países latinoamericanos y europeos; también se identificó cuáles son estos impuestos en el Ecuador, es decir, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y el Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables; analizando la aplicación que tiene cada uno de ellos y realizando una evaluación mediante la investigación de la normativa expuesta en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado y datos obtenidos por distintas fuentes externas.

Palabras claves: Impuestos ambientales, reforma fiscal verde, evaluación, normativa, fuentes externas.

ABSTRACT

Abstract

The present investigation will perform an analysis on the objectives for which the Environmental Taxes were created in Ecuador from its motivation, as well as considering the influence of the green tax reform exposed by other Latin American and European countries. These taxes were identified as the Environmental Tax on Vehicle Pollution and the Redeemable Tax on Non-Returnable Plastic Bottles; analyzing the application that each one of them has and making an evaluation through the investigation of the regulations exposed in the Law of Environmental Promotion and State Income Optimization, and data obtained by different external sources.

Keywords: environmental tax, green tax reform, evaluation, regulation, external sources.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "PAUL ARPI".

Translated by:

Ing. Paúl Arpi

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, una de las principales problemáticas que enfrentan los países alrededor del mundo es la contaminación ambiental, por esta razón los gobernantes han empezado a preocuparse por el medio ambiente buscando soluciones a corto, mediano y largo plazo, determinando medidas que podrían aplicarse conjuntamente con la administración tributaria de cada país mediante la incorporación de políticas fiscales ambientales. Éstas se fundamentan en crear una normativa capaz de regular la contaminación penalizando estas actividades y brindar sostenibilidad en el manejo de los impuestos, basándose en el principio de “Quien contamina, paga.”

Para mitigar la contaminación y remediar los daños causados al medio ambiente, varios países y entre ellos el Ecuador decidió adoptar impuestos ambientales a partir del año 2011, creando la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, la cual se enfoca principalmente en el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y el Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables. En base a esto, se decide determinar y considerar el motivo de la implementación de los Impuestos Ambientales en el Ecuador mediante una investigación de la normativa establecida, es decir, un análisis de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado y la aplicación de los impuestos considerados “verdes”.

También se analizará los objetivos por los cuales se crearon los Impuestos Ambientales en el Ecuador, con un enfoque en la identificación de los mismos, es decir, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y el Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables; basándose en un análisis de la aplicación de estos impuestos.

CAPÍTULO 1

IMPUESTOS AMBIENTALES

1.1 Origen de los Impuestos Ambientales

Los impuestos tuvieron sus inicios en las sociedades antiguas, debido a que los monarcas los aplicaban mediante tributos que eran destinados para las clases arbitrarias y para la iglesia; existían pueblos que entregaban ofrendas de valor como tributos para recibir algún tipo de beneficio, los cobradores de impuestos realizaban la respectiva declaración y entregaban piezas de cerámica como un recibo del pago de tributos (Gómez, 2010).

Los pueblos que cobraban tributos se sentían superiores a otros debido a que percibían altos impuestos por parte de las colonias vecinas, en las cuales cada uno de sus habitantes entregaban artículos, tierras, alimentos o cualquier tipo de beneficio para los jefes que se encontraban a cargo del cobro de dichos tributos, siendo considerado una manera poco equitativa para los contribuyentes (Gómez, 2010).

Los impuestos en la edad media eran considerados de dos tipos, el primero consistía en realizar prestaciones de servicios personales como pagar una tasa de rescate para evitar el cultivo de las tierras de los jefes; el segundo radicaba en impuestos liquidables en especie o dinero basándose en entregar distintos bienes de valor de los contribuyentes. Existía otro impuesto que se basaba en gravar la propiedad territorial, empeñando únicamente el inmueble sin tener en cuenta la posición económica del terrateniente, teniendo como base un catastro que se renovaba cada treinta años dependiendo que tan fértil era la tierra que poseía (Ibíd.).

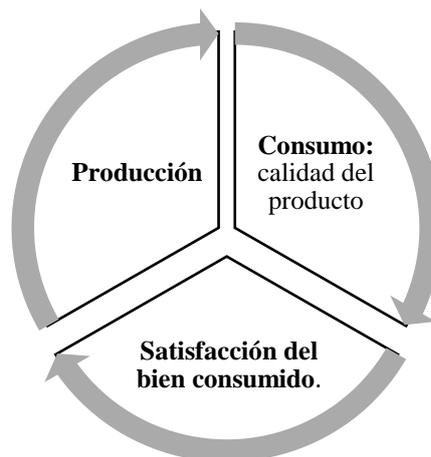
Hoy en día, el Ecuador se ha preocupado por el medio ambiente mediante la implementación de Impuestos Ambientales establecidos en distintos cuerpos legales

como: la Constitución de la República del Ecuador incorporando nuevos principios en el Régimen Tributario, en el Suplemento del Registro Oficial No. 583 del 24 de noviembre de 2011, constando la publicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, estableciendo disposiciones reformativas a la Ley de Régimen Tributario Interno y a la Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el Ecuador; siendo cada uno de estos marcos legales interpretado de acuerdo a la aplicación y contexto en el que se encuentre para cumplir con dichos impuestos (ACE, Reglamento para la aplicación de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado, 2012).

1.2 Motivos de creación de Impuestos Ambientales

El sistema de producción existente a nivel mundial genera no solo un impacto en el consumo de los productos si no que este trae consigo una serie de responsabilidades que abarca no solo la economía de un país, también la calidad de vida de los seres humanos, como se explica a continuación:

Figura 1. Sistema de producción



Fuente: Ministerio de Industrias y Productividad (2016)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Teniendo en cuenta los desperdicios que estos generan, es así que se habla del sistema de reciclaje que en los últimos años ha tomado mayor realce en la

concientización de la importancia de cumplir con esta actividad la cual beneficia al medio ambiente.

En base a esta situación el gobierno ha planteado la creación de instrumentos fiscales que pueden aplicarse en la práctica ambiental como es la generación de impuestos, que al ser establecidos con fines ambientales o recaudatorios recaen principalmente en el medio ambiente y sobre bienes cuyo uso está directamente relacionado con la sustancia contaminante, pues lo que se busca es controlar el abuso y sobre todo la falta de previsión en la producción sin guardar los parámetros establecidos con fines de protección a la calidad de vida del ser humano como la protección al entorno ecológico del país.

La normativa que se ha planteado permitirá que se regule la producción contribuyendo la protección del medio ambiente creando una cultura de cuidado a la salud, y el tratar de establecer medidas que permitan producir y consumir productos que sean lo menos perjudiciales para mantener condiciones de vida óptimas en la población mundial, tanto en el cuidado de la salud del ser humano como en la conservación del ecosistema de tal manera que encuentren un equilibrio en la naturaleza y el ser humano.

La generación de una legislación que permita el incentivo a aquellos contribuyentes que mantienen su producción pero con cultura de protección ecologista tiene grandes ventajas puesto que no solo la rentabilidad se acrecienta si no que permite obtener mayores beneficios al consumidor y a su vez al medio ambiente, mientras que esta misma legislación al comprobar que se está violentando la normativa y se está causando contaminación sin respeto al medio ambiente, al ser humano, y perjudicando la calidad de vida se generará un costo extra para tratar de compensar el perjuicio.

El objetivo principal de esta imposición fue modificar los patrones de consumo y producción de la sociedad, mas no incrementar los recursos del ente regulador, teniendo en cuenta que a largo plazo se tendrá como respuesta una disminución de la

recaudación; y en base a la implementación de estas medidas de política pública en beneficio del medio ambiente se esperará el mejoramiento de la calidad del combustible y un fortalecimiento del Plan de Renovación de Vehículos (Almeida M. D., 2014).

1.3 Legislación de impuestos ambientales en el Ecuador

La política medio ambiental no fue tomada en cuenta en el mundo sino hasta mediados del siglo XX, ya que se encontró la necesidad de proteger y obtener ingresos en relación al tema ecológico. En el Ecuador, se decidió tomar en cuenta estos principios medio ambientales a partir de la Constitución de la República del año 2008 en el capítulo séptimo de los Derechos de la Naturaleza (ACE, Constitución de la República del Ecuador, 2008) en ellos se describen algunas particularidades con relación al tema ambiental, tales como:

“Art. 71.- La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos. Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda. El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema. (Ibíd.: fuente referida una cita previa).”

“Art. 72.- La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados. En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas. (Ibíd.).”

“Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables. (Ibíd.).”

Por lo que, a través del respeto mismo a la madre naturaleza como fuente generadora de la vida en todos sus ámbitos, en todos los ciclos, se podrá exigir que las autoridades velen por el cumplimiento de normativas con el fin de proteger en todo su ámbito el medio ambiente, y sancionar cualquier acto que atente contra la integridad de la naturaleza, incluso obligar a la restauración a aquellas personas que ocasionen daños y el medio ambiente se vea afectado, partiendo desde el principio de protección como medio no solo de subsistencia del ser humano sino de vital importancia para la conservación de todo tipo de especies en la tierra.

Así también, el Régimen Tributario en concordancia con la Constitución establece políticas, que están direccionadas a incentivar y administrar todo lo relativo a las conductas ecológicas, sociales y económicas que amparen el cuidado del medio ambiente.

Mediante Suplemento del Registro Oficial N° 583, el 24 de noviembre del año 2011, se instituyó la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado con el propósito de realizar un avance en la sociedad logrando un sistema de producción eficiente, el cual se encargue de garantizar la rentabilidad financiera de las empresas y el beneficio social que se sintetice en un mejor nivel de vida de los contribuyentes (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011).

Y en base a esto, al primer impuesto se le conoce como “Impuesto ambiental a la contaminación vehicular” que consiste en desincentivar las prácticas que contaminen en mayor proporción que otras, basándose en quien contamina, paga; y con esto evitar la producción y el consumo de bienes considerados como altamente contaminantes y generar un cambio en las matrices productivas y de hábitos de consumo. El segundo es el “Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables” para que los contribuyentes reciclen los desperdicios en base a un

incentivo capaz de que recirculase en el propio proceso productivo, y con esto no dejar daños en el medio ambiente (Ibíd.).

Oliva y Serrano (2010), indican que los impuestos ambientales abarcan una nueva tendencia de las políticas tributarias en el Ecuador ya que constituyen una parte primordial de la reforma fiscal verde, con el fin de que los impuestos directos predominen sobre los impuestos indirectos para su recaudación, sin dejar de lado la equidad; también es importante tener en cuenta el principio de “Quien contamina, paga”. Naciones Unidas (1997) establece que “Quien comete la contaminación debe incurrir en el costo de las medidas destinadas para reducir la contaminación, según la magnitud del daño causado a la sociedad, o la medida en que se sobrepase un nivel aceptable de contaminación (Citado en Oliva y Serrano, 2010, pág. 78).

Oliva et al. (2011) establecen que el objetivo de la implementación de los impuestos ambientales es asignar un valor monetario a cambio del impacto que causen los procesos productivos, de consumo, bienes y servicios que brinda la naturaleza; para que los agentes económicos incorporen y realicen un análisis del costo-beneficio dentro de su empresa, con el fin de disminuir la contaminación, así como la explotación excesiva del medio ambiente.

Es importante recalcar que la Ley de Gestión Ambiental en el Título II Capítulo IV que fue publicada en el Registro Oficial Suplemento 418, el 10 de septiembre de 2004 (ACE, Ley de Gestión Ambiental en el Título II Capítulo IV, 2004), habla sobre la participación de las instituciones del Estado, otorgando el derecho a las mismas de elaborar reglamentos y normas internas que traten sobre lo pertinente a la protección ambiental, como se manda en el siguiente artículo:

“Art. 12.- Son obligaciones de las instituciones del Estado del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, las siguientes:

- a) Aplicar los principios establecidos en esta Ley y ejecutar las acciones específicas del medio ambiente y de los recursos naturales;
- b) Ejecutar y verificar el cumplimiento de las normas de calidad ambiental, de permisibilidad, fijación de niveles tecnológicos y las que establezca el Ministerio del ramo;
- c) Participar en la ejecución de los planes, programas y proyectos aprobados por el Ministerio del ramo;
- d) Coordinar con los organismos competentes para expedir y aplicar las normas técnicas necesarias para proteger el medio ambiente con sujeción a las normas legales y reglamentarias vigentes y a los convenios internacionales;
- e) Regular y promover la conservación del medio ambiente y el uso sustentable de los recursos naturales en armonía con el interés social; mantener el patrimonio natural de la Nación, velar por la protección y restauración de la diversidad biológica, garantizar la integridad del patrimonio genético y la permanencia de los ecosistemas;
- f) Promover la participación de la comunidad en la formulación de políticas para la protección del medio ambiente y manejo racional de los recursos naturales; y,
- g) Garantizar el acceso de las personas naturales y jurídicas a la información previa a la toma de decisiones de la administración pública, relacionada con la protección del medio ambiente. (Ibíd.).”

1.4 Definición de Impuestos Ambientales

La palabra “Impuesto” se detalla como una prestación en dinero que se realiza por los contribuyentes que se encuentran obligados a pagar, cuya prestación es exigida por un ente recaudador, que es el Estado, y dicho pago se aporta para financiar el gasto público del Estado y de sus organismos.

La palabra Impuesto se define como “el tributo que se exige en función de la capacidad económica de los obligados a su pago, como la renta y el patrimonio” (DLE, 2017); y al referirse al termino Ambiental se especifica como algo “Que rodea algo o a alguien como elemento de su entorno” (Ibíd.).

Los impuestos ambientales se caracterizan por gravar la prestación de servicios de carácter ambiental, así como también aquellas actividades, productos o bienes

contaminantes (García, 2011, pág. 33). Los Impuestos Ambientales son aquellos que tienen como objetivo central la conservación y protección del medio ambiente.

Otra definición importante sobre impuestos ambientales es la de Eduardo Ferre: “Los tributos de tipo ambiental son aquellos impuestos, tasas y contribuciones especiales que establecen un incentivo a la protección ambiental, o compensa los daños ocasionados al medio ambiente por sujetos que soportan la carga tributaria” (Ferre Olive, 2010, pág. 1).

1.5 Clases de Impuestos Ambientales

La contaminación ambiental es uno de los mayores problemas que enfrenta hoy en día la economía alrededor del mundo debido a la explotación y agotamiento de los recursos naturales; en el Ecuador se han presentado varios casos de desastres naturales por contaminación, uno de los ejemplos más importantes es el caso de la explotación de los campos de petróleo por parte de la empresa americana “Chevron-Texaco” en la ciudad de Lago Agrio, en el oriente ecuatoriano, es por esto que el Gobierno decidió implementar dos Impuestos Ambientales como una forma para disminuir el consumo y sustituir la extracción del crudo basándose en energía limpia, incorporando normas eficientes y ayudar a la sostenibilidad del ambiente.

Los impuestos creados son el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y el Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables, con la finalidad de que los sectores productivos traten de no recurrir al uso indiscriminado de recursos naturales y que si existen empresas que mientras realizan su trabajo contaminan tendrán que pagar un costo por dicha contaminación.

1.5.1 Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

El Impuesto a la Contaminación Vehicular fue creado en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado con el propósito de reducir las emisiones de carbono. Este impuesto se encarga de gravar la contaminación del ambiente ocasionada por el uso de vehículos.

1.5.2 Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables.

Este impuesto se encuentra establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado con el propósito de disminuir la contaminación ambiental y estimular el proceso de reciclaje, teniendo en cuenta que las operaciones gravadas con este impuesto serán objeto de declaración dentro del mes siguiente al que ese las realizó (ACE, Reglamento para la aplicación de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado, 2012).

1.6 Reforma Fiscal Verde en Ecuador

Los impuestos ambientales o impuestos verdes son gravámenes económicos que se deben pagar por parte de los ciudadanos cuando se realizan acciones de emisión o contaminación. En el Ecuador, se puso en práctica la aplicación de los llamados “Impuestos Verdes” en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, con la intención de tener un medio ambiente más limpio y en mejores condiciones. El objetivo clave de la creación de los Impuestos Verdes es preservar el medio ambiente y cumplir con el proyecto constitucional enfocado en brindar un ambiente sano, ecológicamente equilibrado y seguro, de manera que se utilicen los recursos naturales de manera racional, sustentable y sostenible; y en base a esto permitir que los ciudadanos puedan vivir en armonía con el medio ambiente enfocándose en el Plan Nacional del Buen Vivir.

Estos impuestos son considerados socialmente regresivos¹ debido a que afectan principalmente a los productos que se tienden a consumir de manera masiva, afectando directamente a las personas de bajos recursos económicos.

Uno de los problemas más importantes dentro de los impuestos verdes es la búsqueda de un equilibrio para definir su monto, ya que si son se consideran muy altos constituirían un elemento de desincentivo para las distintas empresas que lo pagan afectando la economía de las mismas; y si estos son muy bajos, los ciudadanos que contaminen cancelarán los mismos pero continuarán con el deterioro del medio ambiente sin tomar conciencia de lo que implica realizar dichos actos; es decir se debe establecer un valor razonable para que los contribuyentes tomen conciencia de que si continúan contaminando no obtendrán rentabilidad.

1.7 Reforma Fiscal Verde en países europeos

En 1972 se implantó el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) cuyo objetivo principal es promover, orientar e implementar programas de cooperación internacional en lo correspondiente al medio ambiente. La Unión Europea en el año de 1992 propuso uno de los primeros proyectos relacionados con el medio ambiente, enfocado en un impuesto sobre emisiones de dióxido de carbono y energías, “este impuesto fue diseñado para mejorar la eficiencia energética de los países de la Unión y, fundamentalmente, para controlar las emisiones europeas de CO₂” (Gago y Labandeira, 1960, pág. 60).

En el 2000, la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) presenta su primer informe sobre cómo integrar la perspectiva medioambiental en la política de transporte “TERM 2000”, enfocándose en la situación insostenible del crecimiento masivo del parque automotor, aumentando las emisiones de gases de efecto invernadero afectando el medio ambiente.

¹ Impuestos regresivos son aquellos que no distinguen la capacidad contributiva y por lo tanto gravan con mayor incidencia a los que menos tienen, son por lo tanto impuestos injustos. (Pillco, 2010; como se citado en Vásquez, 2015)

En el 2001, la OCDE realizó un informe basado en los “Impuestos Medio Ambientales en la Unión Europea: El sector transporte” dando a conocer que las políticas ambientales son en parte eficaces para llevar a cabo los objetivos planteados en el sector transporte, teniendo en cuenta que hasta ese año no se había logrado avances en materia fiscal verde pero que con los impuestos incorporados se esperaba mayor iniciativa y aplicación para mitigar los daños causados (OCDE, 2017).

En el año 2009, se empezaron a mostrar los avances de la aplicación de dichos impuestos en las políticas de transporte de acuerdo a los informes presentados, en los cuales se evidencia que el uso de impuestos ambientales ha aumentado el número de aplicaciones, de bases imponibles y de sujetos pasivos, subiendo los ingresos y la participación de los impuestos verdes crecía más rápido que la de los que se encargaban de gravar el impuesto al trabajo.

Según la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), los países que están considerados con mayor carga fiscal ambiental son Dinamarca, Holanda, Suecia, Austria y Noruega; debido a que se han enfocado en establecer políticas fiscales que recauden sobre productos energéticos productores de grandes cantidades de CO₂, generación de residuos tóxicos, emisiones de contaminación ambiental, impuesto a automóviles que contaminen en mayor proporción por kilometraje de uso y peso del mismo (OCDE, 2017).

El continente europeo, especialmente los países que se encuentran ubicados al norte del mismo, son los más avanzados en lo competente en materia fiscal ambiental debido a que la contaminación que ellos realizan es mínima con relación a otros países por su sistema fiscal ambiental eficiente. En estos países se han desarrollado reformas tributarias que reducen la tributación del impuesto a la renta a favor de los tributos sobre el consumo, en las cuales se han incluido a los impuestos ambientales con el fin de destinar estas imposiciones para infraestructura ambiental, así como crear conciencia y responsabilidad medio ambiental.

El impuesto sobre el transporte es considerado el segundo impuesto en orden de importancia en Europa por su poder recaudatorio, ya que constituye el 1,4% del total de ingresos fiscales y una cuarta parte de los ingresos fiscales medioambientales; están considerados dentro de este grupo la utilización de los vehículos con motor (impuesto anual de circulación), impuestos sobre transporte aéreo (tasas sobre los vuelos regulares y chárter), impuestos sobre matriculación de vehículos, impuestos sobre vehículos pesados (Euroviñeta), impuestos sobre coches de empresa y peajes sobre carreteras locales y tasas de acceso. (OCDE, 2017)

Según la Oficina Europea de Estadística (Eurostat), en el año 2015, existió una variación considerable en lo correspondiente al impuesto sobre el transporte ya que se redujo la presión fiscal medioambiental sobre el transporte (Eurostat, 2015).

En la tabla 1, se cuantifica el nivel de recaudación en lo correspondiente al impuesto sobre el transporte en millones de euros en cada Estado de Europa.

Tabla 1. Recaudación del impuesto ambiental: transporte en el año 2012

País	Recaudación Impuesto Ambiental: Transporte (€/millones)
Alemania	9.404
Austria	2.408
Bélgica	2.798
Bulgaria	104
Chipre	139
Dinamarca	3.527
Eslovaquia	138
Eslovenia	144
España	2.689
Estonia	11
Finlandia	1.780
Francia	4.853
Grecia	1.317
Hungría	410
Irlanda	1.474
Italia	10.162
Letonia	94
Lituania	15
Luxemburgo	62
Malta	87
Países Bajos	6.638
Polonia	736
Portugal	780
Reino Unido	12.246
Rep. Checa	209
Rumania	215
Suecia	1.792
Total	64.233

Fuente: Eurostat (2015)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

A continuación, se presentan los principales Impuestos Ambientales que se utilizan con frecuencia en el continente europeo según un estudio realizado por la OCDE.

Tabla 2. Impuestos Ambientales utilizados en Europa

Tipo de Impuesto Ambiental	Descripción
Impuestos ambientales a productos energéticos.	Este impuesto grava a la gasolina, combustibles que contengan azufre o plomo, productos que contengan dióxido de carbono y la electricidad.
Impuestos por emisiones a la atmósfera.	Gravan a aquellos productos de acuerdo al tipo de contaminante que emitan como metales pesados y dióxidos, así como el nivel de contaminación y la ubicación de la fuente emisora.
Impuestos a vehículos.	Debido al impacto significativo que ha tenido el parque automotor en relación a la contaminación del medio ambiente se han aplicado distintos impuestos que varían según el peso, emisiones del vehículo de acuerdo a la certificación y el tamaño; existen impuestos a la compra, a vehículos usados, al derecho por el uso de carreteras y a su registro.
Impuestos por contaminación del agua.	Se encargan de gravar a las fuentes generadoras de contaminación y a los productos con alta probabilidad de contaminar los ríos como: pesticidas, fertilizantes y excedentes en abonos.
Impuestos por la generación de residuos sólidos.	Este impuesto se encarga de cobrar a todos los ciudadanos por la recolección y por el tratamiento de residuos sólidos basado en el volumen de residuos generados por los hogares como envases desechables y bacterias.
Impuestos por manejo de la biodiversidad y vida silvestre.	Se paga este impuesto por permisos para las prácticas de pesca y caza de distintas especies, así la entrada a parques naturales, a la tala de árboles y a los diferentes usos del suelo.

Fuente: Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE, 2017)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

En conclusión, la reforma fiscal verde en Europa planteó como objetivo reducir la imposición directa al trabajo por medio de impuestos indirectos ambientales, para que se incrementen las plazas de trabajo con un costo menor, sin afectar la carga fiscal; esta reforma se basó principalmente en tres etapas: la primera radica en la reducción de imposiciones directa y la adaptación de las imposiciones indirectas; la segunda fase consiste en la incorporación progresiva de figuras impositivas nuevas con la predominación de objetivos ambientales y por último, la tercera fase se trata de la definición de sistemas compensatorios para la resolución de los problemas de competitividad, distributivos y deslocalización de movimientos que se han generado en el llamado proceso reformista.

Pero debido a la crisis económica que actualmente existe alrededor del mundo, la reforma fiscal verde ha ampliado la aplicación de los instrumentos fiscales enfocándose en el gasto e introduciendo medidas con mayor consolidación en el ámbito fiscal para poder obtener impuestos que recauden en mayor proporción.

1.8 Reforma Fiscal Verde en países latinoamericanos

Es importante tener en cuenta que nos indica la reforma fiscal verde de los países que se encuentran en Latinoamérica, sobre todo en los más representativos en materia fiscal ambiental que son: Chile, Argentina, Colombia y México; presentando a continuación una breve explicación de los mismos.

1.8.1 Chile.

Según el Servicio de Impuestos Internos, en los últimos años Chile ha presentado una carga tributaria muy baja con relación a los impuestos ambientales en comparación con los países miembros de la Organización de Cooperación para el Desarrollo Económico (OCDE); por esta razón se incorporaron dos gravámenes impositivos en la reforma partir del año 2014.

El primero es el Impuesto a las fuentes fijas que considera dos tipos de fuentes de emisión: calderas y turbinas reguladas por la norma de emisión a termoeléctricas y respecto de cuatro emisiones contaminantes (OCDE, 2017). El segundo es el Impuesto a los vehículos livianos más contaminantes, que se encarga de gravar a la importación de vehículos que utilicen diésel, dejando de lado el factor de la habitualidad, con el objetivo de promover el uso de vehículos que contaminen en menor proporción, para el cálculo se utiliza la fórmula tomando como parámetro la relación kilometro por litro, esto como resultado de la homologación vehicular, los vehículos de transporte de pasajeros y los de más de 2000 kilos como camiones y furgones quedan excluidos de este impuesto.

1.8.2 Argentina.

Según el Consejo Federal de Inversiones, en Argentina no existe una reforma fiscal ambiental diseñada con la finalidad de generar un tipo de influencia en el comportamiento de las personas que contaminan, sino que su propósito es exclusivamente recaudatorio, ya que no se han establecido mayores niveles de imposición en actividades que presentan altos volúmenes de emisiones contaminantes, un claro ejemplo es el caso del transporte público.

1.8.3 Colombia.

La reforma fiscal verde en Colombia se basa en dos impuestos, el primero es el Impuesto al carbono que grava el contenido del mismo de todos los combustibles fósiles, incluyendo los derivados de petróleo y los tipos de gas fósil que se usen para cumplir fines energéticos para combustión, el segundo es la modificación al impuesto nacional a la gasolina o la contribución parafiscal al combustible; esta reforma tiene su enfoque en la protección del medio ambiente, aunque el impuesto al carbono se encuentra destinado al Fondo para la Sostenibilidad Ambiental y Desarrollo Rural sostenible de las zonas afectadas por el conflicto “Fondo para una Colombia Sostenible”, con el propósito del manejo de la erosión costera, la

conservación de fuentes hídricas y la protección de ecosistemas conforme a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Ambiente.

Los impuestos verdes esperan incentivar a proyectos de energías limpias, pero se debe tener en cuenta que al aumentar los impuestos de combustibles que se usa principalmente en las distintas actividades de Colombia, afectan el precio final de los combustibles por lo tanto a los consumidores, convirtiéndose en una de las grandes desventajas de la nueva reforma.

1.8.4 México.

Según la OCDE, México es el país con menores impuestos ambientales con una relación negativa de -0.8% de recaudación contra el PIB, esto se dio ya que el Gobierno Federal subsidiaba los ingresos por impuestos ambientales como el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), aplicables a la gasolina y el diésel (OCDE, 2017). En la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2015, el impuesto a la gasolina y al diésel para combustión automotriz dejó de tener subsidio a partir de ese año. México ha implantado políticas públicas de carácter ambiental ya que a partir de 1992 se ha integrado el cuidado medioambiental junto con el sistema económico y político, y en base a esto crear conciencia y conductas en los empresarios y consumidores que favorezcan a la preservación del ambiente.

Una política fiscal pública importante es la Ley General del Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente (LGEEPA) la cual establece que el Estado cuenta con instrumentos diversos como mecanismos normativos y administrativos de carácter fiscal, financieros o de mercado, mediante los cuales las personas asumen los beneficios y costos ambientales que generen sus actividades económicas, incentivándolas a realizar acciones que favorezcan el ambiente (LGEEPA, 2010).

Tabla 3. Comparación de Impuestos Ambientales en Latinoamérica

País	Año	Impuesto Ambiental	Organismo Regulador
Ecuador	2012	Impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables.	Servicio de Rentas Internas (SRI).
Chile	2014	Impuesto a las fuentes fijas. Impuesto a los vehículos livianos más contaminantes.	Servicio de Impuestos Internos (SII).
Argentina	2002	Impuestos especiales sobre productos. Impuestos generales sobre consumos e insumos. Impuestos sobre las emisiones. Impuestos diferenciales (transporte).	Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).
Colombia	2012	Impuesto al carbono. Impuesto nacional a la gasolina o la contribución parafiscal al combustible.	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
México	2014	Impuesto al carbono. Impuesto sobre automóviles nuevos. Impuesto a los plaguicidas.	Servicio de Administración Tributaria (SAT).

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

CAPÍTULO 2

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

2.1 Descripción

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), ha existido un incremento en el número de vehículos motorizados en el país, el mismo que ha ocasionado daños por contaminación ambiental mediante emisiones de CO₂ (AEADE, 2016), es por esto que el Ecuador se ha visto en la obligación de cumplir con lo establecido en la Constitución de la República del año 2008, en la sección segunda, que establece lo siguiente:

“**Art. 14.-** Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del País, la prevención del daño Ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradado (ACE, Constitución de la República del Ecuador, 2008).”

De esta forma la Asamblea Nacional emite una normativa para dar cumplimiento con lo expuesto anteriormente, por lo cual, se promulgó en el Registro Oficial Suplemento 593, el 24 de noviembre de 2011, la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, creándose el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, también conocido como “Impuesto Verde” que se encarga de gravar la contaminación causada por el uso de transporte terrestre. Este impuesto se cancela al momento de realizar la matriculación, que está compuesto por el rubro correspondiente a la Comisión de Tránsito del Ecuador, es decir, la tasa de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la tasa del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT).

El Impuesto Verde se creó con la finalidad de reducir las emisiones de carbono provocadas, cobrándose por contaminación, mas no por circulación (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011) .

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado establece lo siguiente:

El objeto imponible que se establece con respecto a este impuesto es que se gravará el uso de los vehículos motorizados de transporte terrestre por la contaminación ambiental que producen.

El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental ocasionada por los vehículos motorizados de transporte terrestre debido a la emisión de CO₂, la cual produce el efecto invernadero causante del calentamiento global.

Se considera como sujeto activo de este impuesto al Estado, quien lo administrara por medio del Servicio de Rentas Internas; según las guías jurídicas del Ecuador, administrar un tributo contempla:

“(…) la cuantificación y determinación de la deuda tributaria (liquidación tributaria), la comprobación del comportamiento del sujeto pasivo por parte de la Administración (inspección) y la recaudación o pago de las deudas tributarias (recaudación), y que en un sentido estricto abarcaría únicamente la liquidación y comprobación (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).”

Serán considerados como sujetos pasivos, es decir, que pagan el impuesto, todas las personas naturales, sucesiones indivisas y sociedades nacionales o extranjeras que sean propietarias de vehículos de transporte terrestre. Las exenciones constan en el siguiente detalle de vehículos motorizados de transporte terrestre del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular:

1. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225² de la Constitución de la República;
2. Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
3. Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
4. Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente Reglamento;
5. Las ambulancias y hospitales rodantes;
6. Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente Reglamento;
7. Los vehículos eléctricos; y,
8. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

La base imponible corresponde al cilindraje del motor del vehículo, expresada en centímetros cúbicos y a los que se les multiplicará las tarifas de la siguiente tabla:

² Art. 225.- El sector público comprende:

1. Los organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social.
2. Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.
3. Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.
4. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos. (ACE, Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Tabla 4. Base Imponible y Tarifa

Nº	Tramo cilindraje- Automóviles y motocicletas	\$/cc
1	menor a 1.500 cc	0.00
2	1.501 - 2.000 cc.	0.08
3	2.001 - 2.500 cc.	0.09
4	2.501 - 3.000 cc.	0.11
5	3.001 - 3.500 cc	0.12
6	3.501 - 4.000 cc.	0.24
7	Más de 4.000 cc.	0.35

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Debido a que, la aplicación de la base imponible no refleja el grado de contaminación generada por los autos, se incorpora el factor ajuste que se considera es un porcentaje que relaciona el nivel potencial de contaminación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo considerando la siguiente tabla:

Tabla 5. Factor de Ajuste

N°	Tramo de Antigüedad (años)- Automóviles	Factor
1	menor a 5 años	0%
2	de 5 a 10 años	5%
3	de 11 a 15 años	10%
4	de 16 a 20 años	15%
5	mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Como podemos observar, el factor de ajuste se acerca más a la finalidad del impuesto, ya que se les resta un 20% a los vehículos híbridos y conforme suben los años de antigüedad, sube el porcentaje de dicho factor.

El Servicio de Rentas Internas será el encargado de realizar la liquidación del impuesto en función de los parámetros anteriores aplicando la siguiente fórmula:

$$IACV = [(b - 1500) t] (1+FA)$$

Dónde:

IACV = Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

b = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

t = valor de imposición específica

FA= Factor de Ajuste

En ningún caso, el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del respectivo vehículo, que conste en la Base de Datos del Servicio de Rentas Internas, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

Los sujetos pasivos deberán cancelar el valor del impuesto en las Instituciones Financieras asignadas por el Servicio de Rentas Internas para su recaudación, previamente a la matriculación de los vehículos y conjuntamente con el pago del impuesto anual sobre la propiedad de vehículos motorizados. Si son vehículos nuevos, se deberá pagar el impuesto antes que sea entregado a su propietario.

Cuando un vehículo sea importado directamente por una persona natural o por una sociedad, que no tenga como actividad habitual la importación y comercialización de vehículos, el impuesto será pagado conjuntamente con los derechos arancelarios, antes de su despacho por aduana (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

Al igual que los otros impuestos, en caso de no cumplir con la obligación tributaria dentro de las fechas establecidas en el reglamento, para el efecto el contribuyente cancelar los intereses por mora conforme manda el artículo 21³ del Código Tributario.

La responsabilidad solidaria hace referencia a que, si el propietario de un vehículo lo vende y no ha cancelado el Impuesto a la Contaminación Ambiental Vehicular (IACV) por uno o varios años, el comprador será responsable por el pago de las

³ **Art. 21.-** Intereses a cargo del sujeto pasivo

La obligación tributaria que no fuera satisfecha en el tiempo que la ley establece, causará a favor del respectivo sujeto activo y sin necesidad de resolución administrativa alguna, el interés anual equivalente a 1.5 veces la tasa activa referencial para noventa días establecida por el Banco Central del Ecuador, desde la fecha de su exigibilidad hasta la de su extinción. Este interés se calculará de acuerdo con las tasas de interés aplicables a cada período trimestral que dure la mora por cada mes de retraso sin lugar a liquidaciones diarias; la fracción de mes se liquidará como mes completo. (...). (ACE, Código Tributario, 2009)

obligaciones adeudadas, sin perjuicio de su derecho a repetir el pago del impuesto en contra del anterior propietario.

En la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas publicada en el Registro Oficial Suplemento 652, el 18 de diciembre del 2015 (ACE, Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, 2015), se fijó la rebaja del 50% del valor del Impuesto a pagar hasta el año 2018, para vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2500 centímetros cúbicos y que tenga más de cinco años de antigüedad.

A continuación, se presenta una tabla relacionada a la aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, en donde se ha aplicado, como ejemplo, las tarifas de acuerdo a los modelos y tipos de vehículos:

Tabla 6. Ejemplo de la Aplicación del IACV

Vehículo	Año	Tipo	Cilindraje	Cálculo del IACV	Tarifa
Toyota	2004	Automóvil	2000cc	$IACV = [(2000 - 1500) 0,08] (1+10\%)$	\$ 44
Chevrolet	2003	Automóvil	4000cc	$IACV = [(4000 - 1500) 0,24] (1+10\%)$	\$ 660
Hyundai	2010	Jeep	3000cc	$IACV = [(3000 - 1500) 0,11] (1+5\%)$	\$ 173,25
Kia	2015	Automóvil	2500cc	$IACV = [(2500 - 1500) 0,09] (1+0\%)$	\$ 90

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Consideraciones del IACV

- Los intereses por mora se aplican de acuerdo a la tabla trimestral del Banco Central del Ecuador a partir del primer día del mes siguiente de pago, dependiendo el último dígito de la placa.
- La Institución de Tránsito exigirá el pago del impuesto, previo a la entrega de la matrícula, debiendo obligatoriamente verificar su idoneidad en el sistema.
- En ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del vehículo, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto.
- Para el caso de vehículos eléctricos, el sistema generará automáticamente la exoneración del IACV, siempre y cuando el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador o los ensambladores, que registran las características principales de los vehículos importados y de fabricación nacional reconozcan el tipo de combustible "Eléctrico" en el archivo XML que remiten al SRI.

2.2 Análisis de la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular

A continuación, se presenta un análisis de acuerdo a la información proporcionada por el Departamento de Planificación y Coordinación, específicamente por el Área de Previsiones y Estadísticas del Servicio de Rentas Internas, en lo pertinente a la recaudación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en los años 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y hasta septiembre del presente año.

En el año 2012, la meta propuesta para la recaudación fue de \$69.900.000,00 y se alcanzó a recaudar \$95.770.182,78, es decir, la meta fue superada en un 138,4%; la provincia que obtuvo una mayor recaudación fue Pichincha con un valor de \$25.122.330,47, la siguiente fue Guayas con \$18.013.337,36 y en tercer lugar fue el Azuay con un cobro de \$5.304.899,32.

En lo correspondiente al año 2013, lo percibido fue de \$114.809.214, superando la meta establecida de \$104.719.059, teniendo un incremento con respecto al 2012 del 19,9%. Se puede observar que las tres provincias con mayor influencia en la recaudación de este impuesto fueron Pichincha con un valor de \$2.128.688,17,

Guayas obtuvo \$1.706.247,19 y Azuay \$423.207,62; mientras que la provincia que menos recaudó fue Galápagos con \$7.090,60.

Las cifras en el año 2014 tuvieron un crecimiento nominal en menor proporción que en los años anteriores ya que se estableció como meta \$114.751.487 y se recaudó \$115.299.139; en lo correspondiente al cobro por provincias existió un crecimiento considerable en la recaudación con relación al año anterior, Pichincha con un total de \$29.059.775,48, seguido de Guayas con \$22.877.033,79 y por último Azuay con \$6.563.098,20.

En el año 2015, no se logró cumplir con la meta esperada de \$163.299.000 ya que solo se pudo recaudar \$113.201.000 del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, con un decrecimiento del 2% con respecto a la recaudación del año 2014; la percepción por provincias no tuvo una gran variación ya que Pichincha logró cobrar \$29.075.306,00, a su vez en el Guayas existió una disminución y recaudó \$21.743.090,00 de igual manera disminuyó en la provincia del Azuay con un valor de este impuesto de \$6.620.057,00.

Para el año 2016, las cifras de la recaudación disminuyeron con relación al año 2015 ya que solo se pudo cobrar \$112.025.000, sin alcanzar la meta esperada de \$118.796.000.

Desde enero hasta septiembre del año 2017, la recaudación ha sido de \$88.370.000 logrando superar la meta propuesta de \$81.593.000, pero con una variación nominal con respecto al periodo anterior del -2%. La recaudación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular ha ido aumentando desde el año 2012 a septiembre del año 2017 según los datos presentados anteriormente, debido a que, ha existido un incremento en la compra de vehículos nuevos como se constatará en los datos expuestos en la tabla 7.

A continuación, se presenta la tabla 7, con el reporte de vehículos nuevos adquiridos en el Ecuador durante los años 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y hasta octubre del año 2017, vehículos comprados de manera local y por importación directa (a los distribuidores), datos tomados del Servicio de Rentas Internas (SRI, Portal Servicio de Rentas Internas, 2017).

Tabla 7. Estadísticas de vehículos nuevos adquiridos en el Ecuador

Año de adquisición	Número de vehículos nuevos
2012	16701
2013	16974
2014	16982
2015	64072
2016	63041
2017 *	51022
Total	201811

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2017)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

*Fecha de corte: Septiembre

También se realizó el cálculo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular a vehículos de distintos años desde que se inició la aplicación de dicho impuesto, es decir, desde el año 2012 al año 2017, como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8. Datos reales del pago del IACV por vehículo

Pago del IACV	Carro del año 2006	Carro del año 2009	Carro del año 2008	Carro del año 2014	Carro del año 2017
2012	115,92	81,00	240,00	-	-
2013	115,92	81,00	252,00	16,67	-
2014	115,92	85,05	50,40	40,00	-
2015	289,90	85,05	50,40	40,00	-
2016	289,90	85,05	126,00	40,00	-
2017	-	85,05	126,00	40,00	109,93
Total	\$ 927,56	\$ 502,20	\$ 844,80	\$ 176,67	\$ 109,93

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre.

Al haber analizado podemos observar que el pago varió según el año de adquisición del vehículo ya que si este tiene mayor antigüedad el porcentaje del factor de ajuste aumenta, otro dato importante es el tramo del cilindraje que posea el vehículo para su incremento o disminución; en la tabla 8 determinamos que un vehículo del año 2006 con un cilindraje de 3800cc paga más que un vehículo del año 2014 con cilindraje de 2000cc, observando que mientras más antiguo es el vehículo y mayor es su cilindraje el pago aumenta por lo tanto contamina en mayor proporción, debido a que un vehículo nuevo posee mejor tecnología y por lo tanto emite menor contaminación.

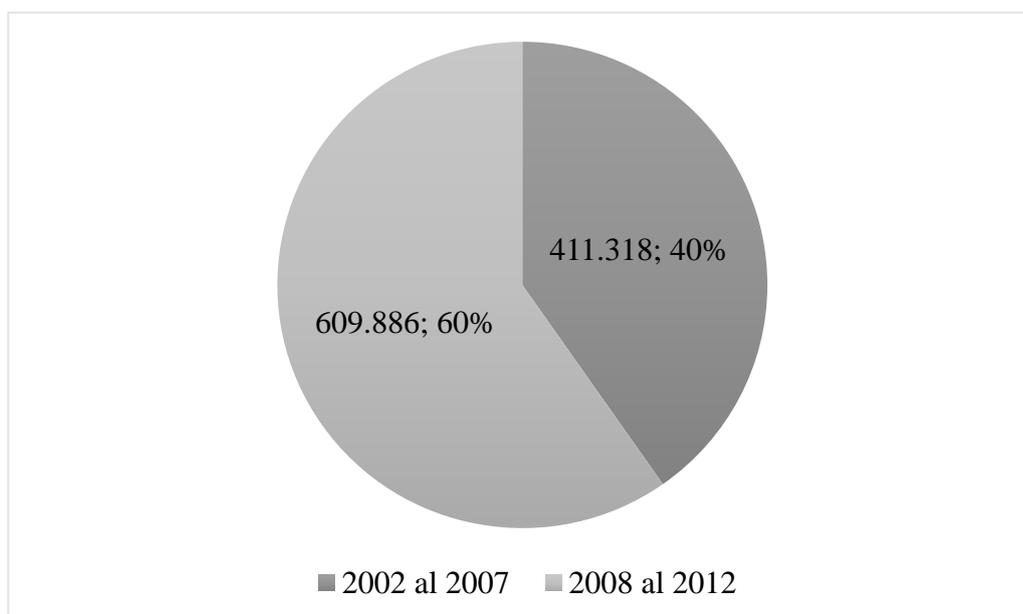
En la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado se plantean tres objetivos para la aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, el primero se basa en reducir la contaminación del ambiente producida por el uso de los vehículos, el segundo en la renovación del parque automotor antiguo y por último en cambiar los patrones de consumo hacia vehículos de menor cilindraje (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

En lo pertinente al primer objetivo que consiste en la reducción de la contaminación del ambiente producida por el uso de los vehículos, el enfoque se debería basar en un

impuesto que afecte al uso de los mismos y teniendo en cuenta que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se fundamenta en un impuesto anual que depende directamente del año del vehículo y de su cilindraje, y no se establece como un impuesto cuya aplicación se oriente a detener el uso vehicular.

Para determinar si se ha cumplido con el objetivo de la renovación del parque automotor antiguo y en base a esto disminuir la contaminación ambiental, se ha realizado un análisis de los vehículos matriculados hasta el año 2011 antes de la aplicación del IACV, con los datos obtenidos en el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos:

Figura 2. Vehículos matriculados 2011



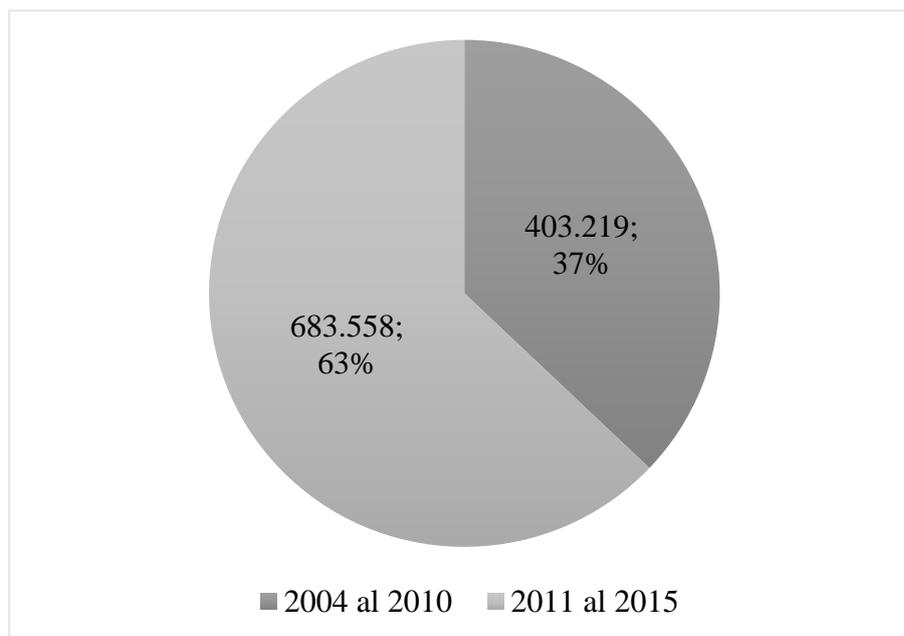
Fuente: INEC (2012)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

En la figura 2, podemos observar que en el año 2011 el 40% corresponde a los vehículos entre cinco y diez años de antigüedad y el 60% es de los vehículos de menos de cinco de antigüedad. Para poder verificar si se cumplió el objetivo de la

renovación del parque automotor antiguo se realizará un análisis con los vehículos matriculados comparándolos con el año 2014 según datos obtenidos en el INEC.

Figura 3. Vehículos matriculados 2014



Fuente: INEC (2015)

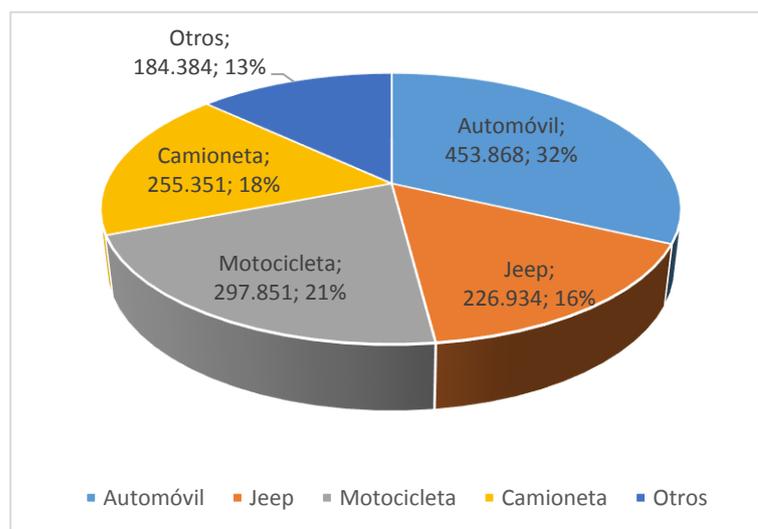
Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Al analizar los datos obtenidos que se presentan en el figura 3, se observa que en el año 2014 el 37% de los vehículos son de cinco a diez años de antigüedad, mientras que el 63% de los vehículos corresponde a menos de cinco años de antigüedad; comparando el año 2014 con el año 2011 vemos que hubo un incremento del 5% en los vehículos entre cinco y diez años de antigüedad y en los vehículos con menos de cinco años de antigüedad ha existido una disminución de -7,5% lo que quiere decir, que el IACV en los primeros años de su aplicación no ha logrado renovar el parque automotor en el Ecuador.

El tercer objetivo es cambiar los patrones de consumo a los vehículos de menor cilindraje, y con ello disminuir la contaminación ambiental. Según datos obtenidos

en el INEC sobre el número de vehículos según su clase en el año 2011 se presenta el siguiente gráfico:

Figura 4. Vehículos matriculados por clase, 2011



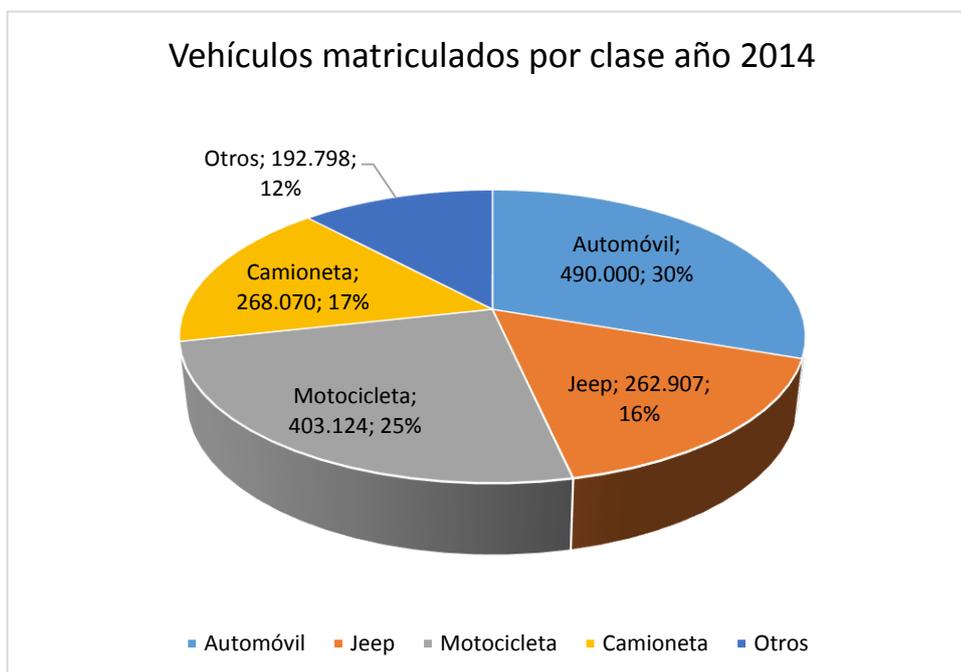
Fuente: INEC (2012)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

En la figura 4 observamos que en el año 2011 los automóviles corresponden al 32% y estos poseen un cilindraje que va desde 1000cc a 2500cc, el 16% son vehículos considerados como Jeep con un cilindraje mayor a 2000cc, el 21% son motocicletas con cilindraje menor a 1500cc, el 18% son camionetas con un cilindraje mayor a 2000cc y el 13% le corresponde a otra clase de vehículos (INEC, Anuario de Estadísticas de Transporte 2012, 2012).

Para la verificación de este objetivo se realiza el análisis de los vehículos matriculados según su clase en el año 2014:

Figura 5. Vehículos matriculados por clase, 2014



Fuente: INEC (2015)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

En la figura 5, tenemos que en el año 2014 los automóviles son el 30% de los vehículos, el 16% corresponde a Jeep, el 25% son motocicletas, el 17% le corresponden a las camionetas, y el 12% corresponde a otras clases (INEC, Anuario de Estadística de Transporte 2015, 2015). Al comparar el año 2014 con el 2011 se han disminuido el número de automóviles en 2%, los Jeep se han mantenido, se ha incrementado las motocicletas en un 4%, han disminuido las camionetas en un 1%; analizando los datos se concluye con que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular no ha logrado cambiar los patrones de consumo hacia los vehículos con menor cilindraje en los tres primeros años de su aplicación.

En las disposiciones transitorias de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, numeral tercero se manda lo siguiente: “El gobierno central implementará un programa de chatarrización y renovación vehicular generando incentivos para los dueños de vehículos de mayor antigüedad y cilindraje conforme

lo determine el respectivo reglamento” (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

Conforme a lo expuesto por el Gobierno, el 3 de junio de 2012, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas promulgó en el Registro Oficial No. 045, el Reglamento de Aplicación de chatarrización (MTOPE, 2012).

En lo pertinente a vehículos híbridos, durante el año 2012 hasta septiembre del presente año, según datos obtenidos por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en el año 2012 se vendieron 1400 vehículos híbridos, la mayor cantidad en la provincia de Pichincha y se importaron 1444 a pesar que se gravó con IVA e ICE a aquellos vehículos que su precio sea mayor a \$35.000,00.

Para el año 2013 existió una disminución notable en la venta con 521 vehículos la gran mayoría marca Toyota y la importación fue 533; en el año 2014 hubo un incremento, se vendieron 1068 vehículos entre ellos varios de marcas de lujo como BMW y Porsche, las importaciones fueron de 1074 (AEADE, 2016). No se encontraron datos de la venta de vehículos híbridos según su marca para los años 2015, 2016 y 2017.

Tabla 9. Venta de vehículos híbridos por marca

Marca	2012	2013	2014
Toyota	1352	417	328
Hyundai	0	0	588
Kia	0	0	109
Ford	3	33	0
Chevrolet	3	1	0
Lexus	2	6	0
BMW	5	0	31
Mercedes Benz	0	0	2
Porsche	25	1	10
GMC	3	0	0
Otras	7	63	0
Total	1400	521	1068

Fuente: AEADE (2016)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Según la Comisión de Gestión Ambiental (CGA) y la Empresa de Movilidad (EMOV), el 85% de la contaminación atmosférica en la ciudad de Cuenca es causada de la contaminación atmosférica por gases tóxicos y ruido; de los cuales el 56% corresponde a buses y taxis.

La Norma Técnica Ecuatoriana (NTE INEN 2204) que corresponde a la Gestión Ambiental del aire establece lo siguiente:

Toda fuente móvil de gasolina que se importe o se ensamble en el país no podrá emitir al aire monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y emisiones evaporativas, en cantidades superiores a las indicadas en la siguiente tabla (INEN, 2017):

Tabla 10. Límites permitidos de emisiones en vehículos

Categoría	Peso bruto del vehículo kg	Peso del vehículo cargado kg	CO g/km	HC g/km	NOx g/km	CICLOS DE PRUEBA	Evaporativas g/ensayo SHED
Vehículos Livianos			2,10	0,25	0,62	FTP - 75	2
Vehículos Medianos	=< 3 860	=< 1 700	6,2	0,5	0,75		2
		1 700 - 3 860	6,2	0,5	1,1		2
Vehículos Pesados**	> 3 860 =		14,4	1,1	5,0	Transiente pesado	3
	< 6 350						
	> 6 350		37,1	1,9	5,0		4

* prueba realizada a nivel del mar
 ** en g/bHP-h (gramos/brake Horse Power-hora)

Fuente: INEN (2017)

El Estado debería verificar que el fin de este impuesto no sea solo recaudatorio, sino promover políticas medio ambientales eficientes y por medio de la asignación de los valores recaudados con este impuesto que ayuden a realizar un proyecto específico como la utilización de energías más limpias, invirtiendo en campañas que prevengan las enfermedades respiratorias causadas por contaminantes ambientales cumpliendo los fines por los cuales fue creado el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, es decir, que la recaudación no forme parte de la masa global que conforma los impuestos en el país. Si bien el principio es para evitar el consumo, se puede ligar para que este impuesto tenga el propósito de la disminución del uso de los vehículos.

Según el artículo científico denominado “Ecuador: Política Fiscal Verde” realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2013), una parte de la recaudación del impuesto será destinada para mejorar la calidad de la gasolina, es decir, elevar los octanos y reducir el azufre; así como también se invertirá en la construcción de la Refinería del Pacífico la cual producirá el combustible EURO 5, que corresponde a una normativa ambiental de Europa buscando reducir la emisión de contaminantes en los vehículos que usan diésel.

Para concluir, hubo un incremento en la recaudación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, lo cual fue consecuencia de dos efectos en su aplicación, el primero se basa en el incremento en la compra de vehículos durante los años 2012 a septiembre del año 2017 y por el incremento de la tarifa.

CAPÍTULO 3

IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES

3.1 Descripción

El 24 de noviembre de 2011, se aprobó la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, en la cual consta el Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables con el fin de disminuir el impacto negativo en la contaminación ambiental, introducir cambios en los patrones de consumo e impulsar la industria del reciclaje; buscando contribuir con procesos de producción más limpios para motivar a los empresarios (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

Según el Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado para su aplicación se establecen las siguientes definiciones:

- a) Bebida: producto en estado líquido, natural o artificial, listo para ingerir directamente y apto para el consumo humano, contenido en botellas plásticas no retornables sujetas a este impuesto.
- b) Embotellador: persona natural o jurídica que envase o rellene las botellas sujetas a este impuesto con bebidas, conforme la definición del literal anterior.
- c) Importador: persona natural o jurídica que realice importaciones de bebidas, conforme la definición del literal a).
- d) Reciclador: persona natural o jurídica que se dedica al proceso de acopio de botellas plásticas desechadas con el fin de exportarlas o convertirlas en insumo para otros procesos productivos o de exportación. Los recicladores deberán estar certificados por el Ministerio de Industrias y Productividad, y deberán cumplir con los requisitos que dicha entidad defina mediante resolución.
- e) Centro de Acopio: persona natural o jurídica, que tenga un espacio físico destinado para el almacenamiento de material reciclado y que cuente con maquinaria para la compactación de

dicho material. Los centros de acopio deberán estar certificados por el Ministerio de Industrias y Productividad, y deberán cumplir con los requisitos que dicha entidad defina mediante resolución.

f) Botellas plásticas: Se entenderá por aquellas a los envases elaborados con polietileno tereftalato, que es un tipo de plástico muy usado en envases de bebidas y textiles. Químicamente el polietileno tereftalato es un polímero que se obtiene mediante una reacción de poli condensación entre el ácido tereftálico y el etilenglicol.

g) Botellas plásticas no retornables: Son aquellas que no pueden volver a ser utilizadas después de haber sido consumido su contenido. (ACE, Reglamento para la aplicación de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado, 2012)

El objeto imponible de este impuesto se establece con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental y estimular el proceso de reciclaje.

El hecho generador es embotellar bebidas en botellas plásticas no retornables, utilizadas para contener bebidas alcohólicas, no alcohólicas, gaseosas, no gaseosas y agua. En el caso de bebidas importadas, el hecho generador será su desaduanización.

La tarifa establecida se basa en la aplicación de hasta dos centavos (0,02 ctvs.) por cada botella plástica gravada con este impuesto; este valor será devuelto en su totalidad a todas aquellas personas que se encarguen de recolectar, entregar y retornar las botellas, mediante los mecanismos establecidos para el sector público y privado.

En el Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, Decreto Ejecutivo No. 987, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 608, de 30 de diciembre de 2011, se establecen los mecanismos que se deben realizar para la devolución del valor correspondiente a la tarifa del impuesto; teniendo en cuenta que los embotelladores, importadores, recicladores y centros de acopio tienen la obligación de devolver a los consumidores el valor del impuesto pagado cuando éstos entreguen las botellas objeto de gravamen,

siempre y cuando las botellas se encuentren vacías y no contengan ningún material diferente a los residuos originales de la bebida (ACE, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011)

Cuando no se pueda determinar el número exacto de botellas recolectadas, para efecto de la devolución se aplicará la siguiente fórmula:

$$\text{Valor a devolver} = \text{KBP} * \text{M}$$

Donde:

KBP: es igual al número de kilogramos de botellas plásticas recuperadas.

M: es el monto en dólares por kilogramo de botellas plásticas. Este valor lo fijará semestralmente el SRI mediante resolución.

Así como también cuando no se pueda determinar con exactitud el número de botellas recolectadas por los recicladores, importadores y centros de acopio debidamente certificados por el MIPRO y la tarifa establecida será de 0,79 centavos por kilogramo (39,56 botellas PET por Kilogramo). Para recuperar el valor de las botellas entregadas y recicladas, los recicladores, importadores y centros de acopio deberán presentar una solicitud en el Servicio de Rentas Internas cumpliendo con las condiciones y requisitos establecidos.

El Servicio de Rentas Internas emitió la Resolución No. NAC-DGERCGC16-00000470, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 892, de 29 noviembre de 2016, que establece que serán beneficiarios de la devolución del impuesto aquellos que cumplan con las siguientes condiciones:

- Encontrarse registrados y certificados por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).
- Poseer un RUC activo y encontrarse al día en sus obligaciones tributarias.
- Haber suscrito el acuerdo de responsabilidad respectivo (SRI, Resolución No. NAC-DGERCGC16-00000470, 2016(a)).

Para que el acuerdo de responsabilidad se dé por terminado deben ocurrir las siguientes inconformidades:

- Incumplir el acuerdo de responsabilidad.
- No efectuar procesos de verificación muestral o caracterización por cada acta de entrega recepción.
- Solicitar la devolución del impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables sobre botellas de origen extranjero, que no pagaron el respectivo impuesto.
- Por emitir Actas de Entrega de recepción del material de polietileno tereftalato (PET) recuperado con errores o inconsistencias, y ser emitidas en fechas distintas a las de la entrega-recepción del material PET.
- La emisión de comprobantes de venta a la siguiente cadena de comercialización del material PET o actas de entrega recepción, por operaciones económicas manifiestamente inexistentes o ficticias.
- Por negarse a prestar las facilidades necesarias en los procedimientos de control realizados por los funcionarios de esta administración tributaria. (Ibíd.)

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado establece lo siguiente:

El sujeto activo de este impuesto es el Estado, quien lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas.

Son sujetos pasivos los embotelladores de bebidas contenidas en botellas plásticas y quienes realicen importaciones de bebidas contenidas en botellas plásticas gravadas con este impuesto.

Se encuentra exento del pago de este impuesto el embotellamiento de productos lácteos y medicamentos en botellas de plástico no retornables.

Los embotelladores declararán y pagarán este impuesto hasta el quinto día hábil del mes subsiguiente al que se produzca el hecho generador. Los importadores

declararán y pagarán dicho impuesto en la respectiva declaración aduanera, previo al despacho de los bienes por parte del Distrito Aduanero correspondiente.

Si los sujetos pasivos presentaren su declaración fuera de dicho plazo, además del impuesto respectivo, deberán pagar los correspondientes intereses y multas, las cuales serán liquidadas en la misma declaración de conformidad a lo establecido en la Ley de Régimen Tributario Interno, Código Tributario y Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, según corresponda. Los embotelladores deberán presentar la declaración mensual hayan o no embotellado bebidas contenidas en botellas plásticas gravadas con este impuesto. Los importadores de bebidas en botellas plásticas no retornables gravadas con este impuesto, lo liquidarán con la declaración aduanera cada vez que realicen la importación de dichos bienes (SRI, Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011).

Según Resolución No. NAC-DGERCG16-00000212, emitida el 22 de mayo de 2016, publicada en el Tercer Suplemento del Registro Oficial No. 2016, establece que este impuesto deberá ser presentado en el Formulario 114 para su respectiva declaración, el mismo que se encuentra disponible en la página web del Servicio de Rentas Internas; los sujetos pasivos que estén obligados deberán presentar el Anexo IBP mensualmente ante el SRI con la siguiente información:

- Número de bebidas embotelladas en envases plásticos no retornables gravados con el impuesto.
- Número de unidades vendidas del producto terminado embotellado en envases plásticos no retornables gravados con el impuesto.
- Número de unidades importadas del producto terminado embotellado en envases plásticos no retornables. (SRI, Resolución No. NAC-DGERCG16-00000212, 2016)

Para la liquidación del impuesto a pagar, los embotelladores multiplicarán el número de unidades embotelladas por la correspondiente tarifa, valor del cual descontarán el número de botellas recuperadas y transferidas al reciclador o centros de acopio hasta

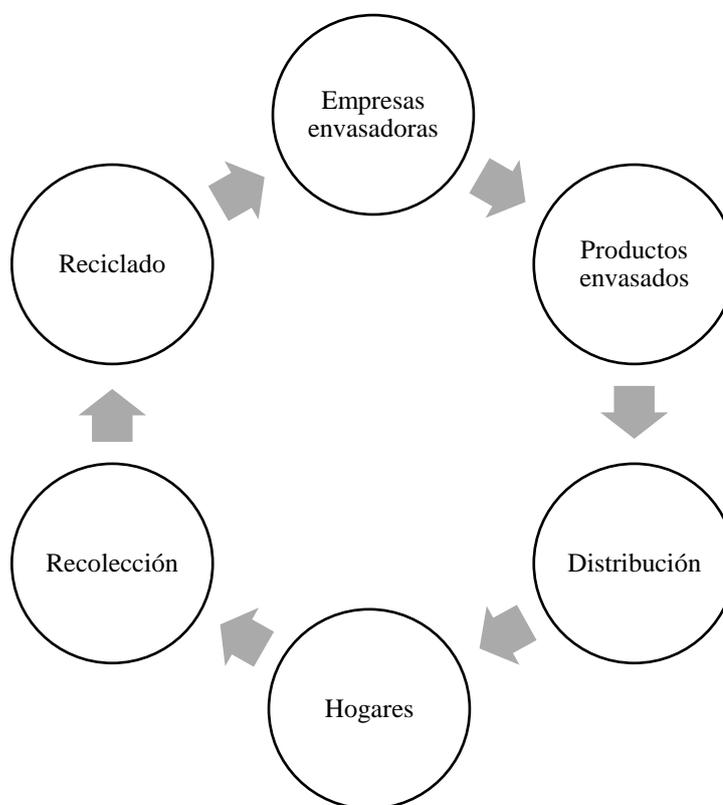
el mes siguiente, multiplicado por la referida tarifa. Y en ningún caso se podrán descontar valores utilizados anteriormente. Cuando el embotellador no pueda determinar de forma exacta el número de botellas recolectadas para efectos de la liquidación de este impuesto, el valor a descontar será igual al equivalente al número de botellas plásticas recuperadas expresado en kilogramos, multiplicado por el respectivo valor equivalente a la tarifa. El valor a descontar en un mes determinado no podrá superar al valor que resulte de multiplicar la tarifa por el número de unidades embotelladas o importadas en el mismo mes, por el mismo sujeto pasivo.

Para efectos de este descuento, solo serán válidas aquellas botellas, o su equivalente en kilogramos, que hayan sido entregadas a los recicladores, las cuales deben estar debidamente sustentadas mediante el comprobante de venta respectivo. En el comprobante de venta deberá constar el número de unidades o su equivalente en kilogramos y cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Comprobantes de Venta, Retención y Documentos Complementarios (SRI, Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011).

El Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables no será considerado como gasto deducible para la liquidación del impuesto a la renta.

A continuación, se explicará el proceso de reciclaje de las botellas plásticas no retornables:

Figura 6. Ciclo de reciclaje de botellas no retornables



Fuente: MIPRO (2017)

3.2 Análisis de la aplicación al Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables

Al analizar la recaudación desde el año 2012 a septiembre del año 2017 del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables, de acuerdo a los datos obtenidos por el Departamento de Planificación y Coordinación, específicamente por el Área de Previsiones y Estadísticas del Servicio de Rentas Internas, determinamos que para el año 2012 se logró recaudar \$14.867.920, a continuación, se presentará el grafico 7 tomado del SRI, el cual explica el comportamiento de este impuesto en el año indicado anteriormente, teniendo en cuenta que las devoluciones fueron efectuadas por medio del Ministerio de Finanzas.

Figura 7. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2012



Fuente: SRI (2013)

De acuerdo al análisis por provincias, se obtuvo el mayor valor de recaudación en Pichincha con \$ 6.686.357,41, mientras que la provincia que menos recaudo fue Imbabura con un valor de \$ 83,38.

Para el año 2013, se esperaba recaudar \$ 16.878.594 sin embargo el valor percibido fue de \$ 16.375.218. Al observar la recaudación por provincias se observó que Pichincha recaudó en mayor proporción con \$ 608.001,25 pero con una gran disminución en relación al 2012; existieron provincias como Bolívar, Cañar e Imbabura que no recaudaron ningún valor relacionado a este impuesto en este año.

En la figura 8 se dará a conocer el comportamiento y la respectiva devolución del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables en el año 2013 comparándolo con el año 2012.

Figura 8. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2013

IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES

Enero - Diciembre 2013
(Cifras en miles US\$ dólares)

Cumplimiento: 97%



Fuente: SRI (2013)

En el año 2014 se recaudó \$ 22.237.540 superando el valor de \$ 18.800.000 que se esperaba recaudar, teniendo un crecimiento nominal del 36% en comparación al año anterior.

Todas las provincias recaudaron en este año, sin embargo, Pichincha obtuvo la mayor recaudación de \$ 11.595.933,44, mientras que las provincias que menos recaudaron fueron Sucumbíos con un valor de \$ 15,54, Napo con \$ 20,00 y Carchi con \$ 288,76.

En la figura 9 se muestra el comportamiento y devolución del impuesto en el año de análisis.

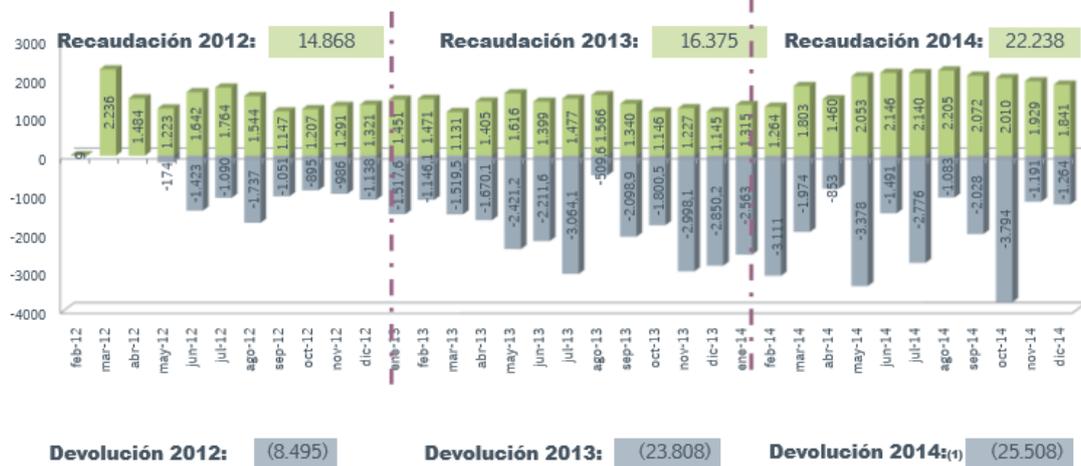
Figura 9. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2014

IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES

Enero - Diciembre 2014

(Cifras en miles US\$ dólares)

Cumplimiento: 118%

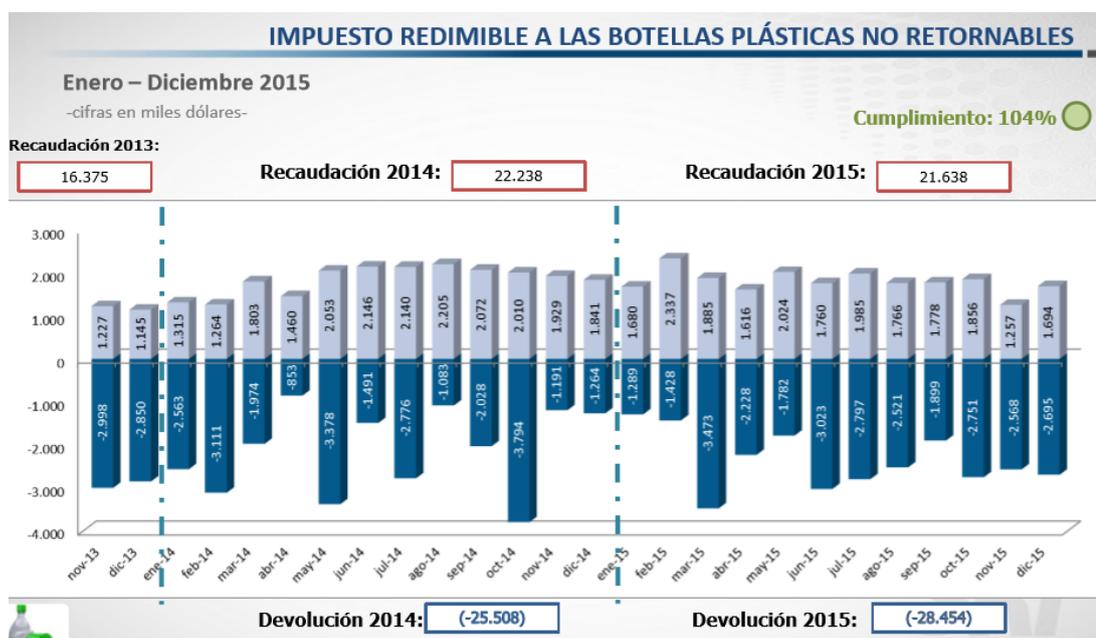


Fuente: SRI (2014)

En lo pertinente al año 2015, según la meta propuesta se esperaba recaudar \$ 20.787.000 pero se obtuvo una recaudación mayor que la esperada de un valor de \$ 21.638.000; al igual que en los años anteriores la provincia con mayor recaudación fue Pichincha de \$ 10.579.373, pero existió un disminución en el recaudo de este impuesto ya que existieron provincias como Napo que recaudó tan solo \$ 21, así como Sucumbíos con \$ 31, y otras que no obtuvieron ningún valor en este impuesto como Morona Santiago y Orellana.

En la figura 10 se observa el comportamiento en la recaudación de este impuesto, así como las devoluciones efectuadas a través de notas de crédito y acreditaciones en la cuenta del Ministerio de Finanzas; teniendo en cuenta que existió un cumplimiento del 104% con relación a los años anteriores.

Figura 10. Impuesto redimible botellas plásticas no retornables 2015



Fuente: SRI (2016)

La recaudación del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables en el año 2016 incremento su variación nominal en un 29% con respecto al año 2015, ya que obtuvo una recaudación de \$ 28.244.000 superando la meta propuesta de \$ 22.190.000, siendo uno de los años en el que existió mayor incremento en lo recaudado.

En el año 2017, en el análisis de enero hasta el mes de septiembre, se logró tener una recaudación de \$ 23.099.000 superando la meta establecida de un valor de \$ 16.141.000, teniendo un incremento en la variación nominal de 18,2%.

Como podemos observar, las recaudaciones de mayor valor monetario se dan en la provincia de Pichincha debido a que es considerada una de las más grandes en el sector productivo y la provincia con mayores habitantes, por lo tanto, existe una mayor utilización de botellas plásticas las cuales son recolectadas y retornadas.

Se obtuvo un registro de los recicladores, centros de acopio y embotelladores del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables en el año 2017, los cuales se encuentran inscritos, registrados y autorizados por el Ministerio de Industrias y Producción (MIPRO).

Tabla 11. Recicladores Certificados

Razón Social	No. Ruc	Cantón	Parroquia	Provincia
Ecuaplas Vidal y compañía	2290321169001	Francisco de Orellana	Puerto Francisco de Orellana (El Coca)	Orellana
Mafecasin S.A.	2390016738001	Santo Domingo	Bomboli	Santo Domingo de los Tsáchilas
Urresta Johnny	1713663084001	Quito	Chillogallo	Pichincha
Practipower S.A.	992323620001	Guayaquil	Tarqui	Guayas
Enkador S.A.	1790093840001	Rumiñahui	Sangolqui	Pichincha
Compañía Ecuatoriana de reciclaje S.A.ERC	1792201195001	Quito	Guamani	Pichincha
Briones Rosa	1307337228001	Jaramijo	Jaramijo	Manabí
Vera Ponce Bertha Elizabeth	1309478517001	Santo Domingo	Bomboli	Santo Domingo de los Tsáchilas
Intercia S.A.	0992219645001	Guayaquil	Tarqui	Guayas
Carapulca José	1501153421001	Tena	Tena	Napo
Ecuapetsa Pet del Ecuador S.A.	1792469473001	Montecristi	El Colorado	Manabí
Fabara Gumpel Robert Augusto	1800604561001	Ambato	Izamba	Tungurahua
Ecoaje del ecuador S.A	0992760559001	Pedro Carbo	Pedro Carbo	Guayas
Recicladora de plásticos reciplasticos S.A.	0992513357001	Guayaquil	Tarqui	Guayas
Fundación Sembrar Esperanza	1791855116001	Quito	Pomasqui	Pichincha
Recicladora plásticos y ferrosos Plasfer S.A.	1391841043001	Manta	Manta	Manabí

Fuente: SRI (2017)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Tabla 12. Centros de Acopio Certificados

Razón Social	No. Ruc	Cantón	Parroquia	Provincia
Arequipa Carlos	0201711173001	Guaranda	Á. Polibio Chávez	Bolívar
Intriago Mireya	1718769647001	Santo Domingo	Bomboli	Sto. Domingo de los Tsáchilas
Empresa de tratamiento de residuos etr S. A.	1792327520001	Quito	El Beaterio	Pichincha
Godos Franklin	0702250457001	Machala	Machala	El Oro
Enkador S.A	1790093840001	Rumiñahui	Sangolqui	Pichincha
Reciclar CIA.LTDA	1791346157001	Quito	Cotocallao	Pichincha
Mafecasin S.A	2390016738001	Santo Domingo	Bomboli	Sto. Domingo de los Tsáchilas
Bioreciclar CIA. LTDA.	1792387280001	Quito	Guamani	Pichincha
Castro Juan	0916000557001	Guayaquil	Febres Cordero	Guayas
López Nancy	0919827584001	La Libertad	La Libertad	Santa Elena
Cornejo Marlene	0911652899001	La Libertad	La Libertad	Santa Elena
Piedra Marco	927830893001	La Libertad	La Libertad	Santa Elena
Vargas Wilfrido	1200572632001	San Miguel	San Miguel	Bolívar
Rogel Holger	0703669051001	Machala	Nueve de mayo	El Oro
Asociación de recicladores Esperanza y Fe	0891735820001	Esmeraldas	Esmeraldas	Esmeraldas
Asociación de recicladores Loma colorada	0791766583001	Pasaje	Loma de Franco	El Oro
Quispilema Lenin	1803011814001	Ambato	Pishilata	Tungurahua
Molina Fabiola	1710698505001	Quito	Villaflores	Pichincha
Vera Bertha	1309478517001	Santo Domingo	Bomboli	Sto. Domingo de los Tsáchilas
Pintado Víctor	1102553219001	Loja	Valle	Loja
Metalking S.A.	0992555386001	Guayaquil	Tarqui	Guayas
Ponce Luige	1308117264001	Jipijapa	San Lorenzo de Jipijapa	Manabí
Comerepon comercializadora de reciclados Ponce S.A.	1792058201001	Jipijapa	Dr. Miguel Moran Lucio	Manabí
Fibras nacionales Fibranac S.A.	0992120010001	Guayaquil	Tarqui	Guayas
Aucay Juan Carlos	102372927001	Monay	Azuay	Azuay
Ecoresa ecología	0992686650001	Francisco de Orellana	Nuevo Paraíso	Orellana
Recynter S.A.	0992291877001	Guayaquil	Tarqui	Guayas

Fuente: SRI (2017)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

Tabla 13. Embotelladores Certificados y valores referenciales de botellas PET

Razón Social	No. Ruc	Cantón	Provincia	Valor/ kg	Unidades
Bebidas Arca Continental Ecuador Arcador s.a.	1792411149001	Quito	Pichincha	\$ 0,87	43,39
Embomachala S.A.	0704569372001	Machala	El Oro	\$ 0,23	11,33
Gamaprodu S.A.	1791313372001	Quito	Pichincha	\$ 1,41	70,28
Cuenca Bottling CO. CA	190003647001	Cuenca	Azuay	\$ 0,88	44,03
Guayaquil Bottling Company S.A.	0992498927001	Guayaquil	Guayas	\$ 0,62	30,99
Alport S.A	991345213001	Guayaquil	Guayas	\$ 1,04	51,22
AJEcuador S.A.	0992176989001	Quito	Pichincha	\$ 0,89	44,28

Fuente: SRI (2017)

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

De acuerdo al Departamento de Gestión del SRI se ha devuelto a los centros de acopio y a los recicladores \$4.6 millones de dólares hasta el presente año, teniendo en cuenta que existen veinte y siete centros de acopio y dieciséis recicladores certificados en todo el Ecuador, y que este valor equivaldría a 150 millones de botellas recibidas. Según Mario Bravo, presidente de Recynter, centro habilitado por el Servicio de Rentas Internas para canjear las botellas, expresó que aún no existe una cultura en los habitantes del Ecuador para recuperar su dinero, debido a que las personas prefieren botar los envases o simplemente regalarlos a los recicladores informales.

Se obtuvieron datos de la empresa embotelladora y distribuidora Embomachala S.A.

A continuación, en la tabla 14 se muestra datos de la empresa antes mencionada y posterior se realiza el cálculo del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables.

Tabla 14. Producción diaria de la Empresa Embomachala S.A.

Descripción producto	Unidades por caja	Total cajas
Kavetas galón (lamina 120)	12	-
Kavetas galón (lamina 110)	15	22.200
Galonera PVC	8	5.732
Galonera PET	11	2.349
Bidones	1	120.874
Kavetas bolo 500cc incoplast	80	34.905
Kavetas galón normal	16	-

Fuente: Embomachala S.A.

Elaborado por: María Emilia Cordero Aguirre

3.2.1 Cálculo del Impuesto.

Total, de botellas plásticas no retornables:

$$11 * 2349 = 25.839$$

Valor a pagar del Impuesto:

$$25839 * 0,02 = \$ 516,78$$

Se realizó la multiplicación de las unidades por caja por el total de las cajas que fueron utilizadas en la producción diaria de la empresa, y en base a esto se obtuvo el total de las botellas plásticas no retornables. Así como también, se realizó el cálculo del impuesto con el total de las botellas plásticas no retornables multiplicado por la tarifa establecida en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado que corresponde a 0,02 centavos, obteniendo como impuesto a pagar un valor de \$ 516,78.

El mecanismo de depósito, devolución y retorno del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables se realiza mediante el siguiente proceso:

1. Se inicia con la recaudación inicial o embotellamiento en la cual el gobierno cobra la tarifa de \$ 0,02 centavos por cada botella introducida en el mercado local a importadores y embotelladores, mediante un depósito retornable.
2. En la comercialización los embotelladores e importadores se encargan de vender sus productos a comerciantes, es decir el precio de venta incluido el impuesto.
3. Los comerciantes venden los productos a los consumidores locales incluyendo el valor del impuesto.
4. Para la realizar el proceso de gestión los recicladores recaudan las botellas usadas.
5. Para la devolución los recicladores pueden entregar las botellas a los embotelladores e importadores para que ellos demanden la devolución del impuesto o pueden solicitar directamente al SRI.

Para concluir el Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables se construyó como un sistema de depósito, devolución y retorno, asegurando la recuperación de este impuesto con la participación de los consumidores, embotelladores y recicladores.

Es importante que el SRI tenga en cuenta los procesos de devolución del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables, de manera más eficiente, y en base a esto ayudar a los recicladores y centros de acopio para que puedan pedir el reembolso correspondiente y como consecuencia se eliminarían los intermediarios que

negocian los precios por kilo, perjudicando a los pequeños recicladores en el Ecuador.

CONCLUSIONES

1. La finalidad de los Impuestos Ambientales es incentivar a los ciudadanos a tener conductas que ayuden a preservar el medio ambiente.
2. Después de haber analizado el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se determinó que, al ser un impuesto fiscal y netamente recaudatorio, no cumple con el objetivo planteado de disminuir la contaminación por medio de incentivos para adquirir vehículos híbridos o eléctricos, ya que adquirir un vehículo de esas características no se considera como una opción debido a su alto costo y la mayoría de la población es considerada de clase media, y en el Ecuador no existen vehículos eléctricos.
3. Una de las exenciones del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular es a los medios de transporte públicos, es decir, a los buses y taxis; así como también a los vehículos relacionados con la actividad productiva, teniendo en cuenta aquellos que pertenecen a esta clase son los que provocan grandes cantidades de contaminación según lo establecido por la Comisión de Gestión Ambiental (CGA) y la Empresa de Movilidad (EMOV), el 85% de la contaminación atmosférica en la ciudad de Cuenca es causada por gases tóxicos y ruido; de los cuales el 56% corresponde a buses y taxis.
4. Hasta la fecha no se conoce el destino de los fondos recaudados como Impuestos de Fomento Ambiental, por lo que se llega a la conclusión que forma parte de los ingresos que cubren el gasto público.
5. En la normativa que rige al Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables, no se habla sobre cómo se hará la devolución del valor recuperado de este impuesto a aquellos que sean considerados como consumidores finales; ya que se limita a dos sectores específicos del mercado que son los recicladores y embotelladores.
6. El Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables ha generado un aumento en el reciclaje de botellas plásticas ya que existen varias personas

que han empezado a reciclar como una fuente de trabajo y en base a esto el objetivo del impuesto se estaría cumpliendo.

Recomendaciones

1. Se deberían aplicar revisiones en todo el país en lo pertinente al mantenimiento de los vehículos, es decir, que se realice de manera obligatoria una revisión cada trimestre para tener vehículos en condiciones óptimas y con esto evitar el grado de contaminación.
2. Es importante que el Estado ecuatoriano asigne la recaudación de los impuestos verdes a una cuenta específica en la cual se dirija todo el dinero recaudado para el cuidado y remediación de los daños producidos al medio ambiente, mediante la utilización de energías más limpias, invirtiendo en campañas que prevengan las enfermedades respiratorias causadas por contaminantes ambientales.
3. El SRI debería incrementar procesos de devolución del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables más rápidos, para ayudar a los recicladores y centros de acopio para que puedan pedir el reembolso correspondiente de este impuesto y como consecuencia se eliminarían los intermediarios que negocian los precios por kilo, perjudicando a los pequeños recicladores.

BIBLIOGRAFÍA

- ACE. (10 de 09 de 2004). Ley de Gestión Ambiental en el Título II Capítulo IV. (*Registro Oficial Suplemento 418*). Ecuador.
- ACE. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Ciudad Alfaro, Manabí, Ecuador: eSilec.
- ACE. (2009). Código Tributario. Ecuador.
- ACE. (30 de 12 de 2011). Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado. (*Registro Oficial N° 608*). Ecuador.
- ACE. (2011). Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado. Ecuador.
- ACE. (17 de 01 de 2012). Reglamento para la aplicación de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado. Ecuador.
- ACE. (18 de 12 de 2015). Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas. (*Registro Oficial Suplemento 652*). Ecuador.
- ACM. (2010). Ley General del Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente (LGEEPA). México.
- AEADE. (2016). *Anuario 2015*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2015.pdf>
- Almeida, D. (03 de 2013). Política Fiscal Verde. (CEPAL, Ed.) Recuperado el 2017, de http://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/cc_03.2013_dolores.almeida.politica_fiscal_verde.esp_.pdf
- Almeida, M. D. (2014). Política fiscal en favor del Medio Ambiente en el Ecuador: Estimaciones Preliminares. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de CEPAL: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37433/S1420714_es.pdf
- CEPAL. (2013). Ecuador: Política Fiscal Verde.
- DLE. (2017). Obtenido de <http://dle.rae.es>
- Eurostat. (2015). *European Commission*. Obtenido de [ec.europa.eu: http://ec.europa.eu/eurostat](http://ec.europa.eu/eurostat)
- Ferre Olive, E. (2010). *Legislación Ambiental*. Recuperado el 2014 de 10 de 22, de [http://www.econ.uba.ar/www/institutos/secretaradeinv/ForoContabilidadAmbienta l/trabajos2010/T_Ferre_Olive_legislacion_ambiental.pdf](http://www.econ.uba.ar/www/institutos/secretaradeinv/ForoContabilidadAmbienta%20l/trabajos2010/T_Ferre_Olive_legislacion_ambiental.pdf)
- Gago, X., & Labandeira, X. (1960).
- García, M. (2011). *Análisis de la protección tributaria del medio ambiente, especial referencia a la Comunidad Autónoma de Andalucía*. España: Aranzadi S.A.
- Gómez, G. (2010). (E. y. Biblioteca Virtual de Derecho, Ed.) Recuperado el 20 de 10 de 2014, de

<http://www.eumed.net/librosgratis/2011a/912/Historia%20de%20los%20impuestos.htm>

- INEC. (2012). *inec.gob.ec*. Recuperado el 20 de 06 de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2012.pdf
- INEC. (2015). *inec.gob.ec*. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2015/2015_AnuarioTransportesMetodologia.pdf
- INEN. (2017). *apps.normalizacion.gob.ec*. Recuperado el 10 de 06 de 2017, de http://apps.normalizacion.gob.ec/filesserver/2016/nte_inen_2204-2.pdf
- Kluwer, W. (2017). *wolterskluwer.es*. Obtenido de <http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Inicio.aspx>
- MIPRO. (2017). Gráfico de proceso de reciclaje. Ecuador.
- MTOP. (03 de 06 de 2012). Reglamento de Aplicación de chatarrización. Ecuador. Recuperado el 10 de 10 de 2017
- OCDE. (2017). Recuperado el 08 de 09 de 2017, de <https://www.oecd.org/centrodemexico/publicaciones/>
- Oliva, N., & Serrano, A. (2010). *¿Es posible un impuesto Ecológico Socialmente Progresivo? propuesta desde la Economía Ecológica*. Obtenido de https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16783/mod_page/content/138/2010-11.pdf
- Oliva, N., Rivadeneira, A., Serrano, A., Carrillo, S., & Cadena, V. (2011). *http://library.fes.de*. (C. d. -SRI, Ed.) Recuperado el 10 de 11 de 2017, de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08102.pdf>
- SII. (2015). *sii.cl*. Obtenido de Servicio de Impuestos Internos de Colombia: <http://homer.sii.cl/>
- SRI. (2011). *Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado*. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de *sri.gob.ec*: <file:///C:/Users/Pavillon/Downloads/REGLAMENTO%20PARA%20APLIC.%20LEY%20FOMENTO%20AMBIENTAL.pdf>
- SRI. (12 de 2013 (a)). *sri.gob.ec*. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de <file:///C:/Users/Pavillon/Downloads/Recaudaci%C3%B3n%202013.pdf>
- SRI. (01 de 2013). *sri.gob.ec*. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de <file:///C:/Users/Pavillon/Downloads/Diciembre%20202012.pdf>
- SRI. (12 de 2014). *sri.gob.ec*. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de <file:///C:/Users/Pavillon/Downloads/INFORME%20ANUAL%20DE%20LABORES%202014.%20EXT-%20docx.pdf>
- SRI. (22 de 05 de 2016). Resolución No. NAC-DGERCG16-00000212. (*Tercer Suplemento del Registro Oficial No. 2016*). Ecuador.

- SRI. (29 de 11 de 2016(a)). Resolución No. NAC-DGERCGC16-00000470. (*Registro Oficial Suplemento No. 892*). Ecuador.
- SRI. (2017). *Portal Servicio de Rentas Internas*. Recuperado el 10 de 05 de 2017, de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/home>
- SRI. (2017(a)). *sri.gob.ec*. Recuperado el 15 de 10 de 2017, de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/listado-de-centros-de-acopio-recicladores-e-importadores>
- Vásquez, E. (2015). Recuperado el 10 de 10 de 2017, de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/21252/1/tesis.pdf>

ANEXOS

- Vehículo 2006

Datos del Vehículo			
Placa:	AFL0461	CAMV o CPN:	G00379196
Marca:	MITSUBISHI	Modelo:	MONTERO 5P 3.8 TA FULL EQUIPO
País:	JAPON	Año:	2006
Cilindraje:	3800		
Clase:	JEEP	Servicio:	PARTICULAR
Fecha Última Matrícula:	04/02/2015	Fecha de Compra:	12/07/2006
Fecha Caducidad Matrícula:	31/12/2019	Año Último Pago:	2016
Cantón:	CUENCA	Entidad Policial:	DNT
Estado Matriculado:	SI	Estado Exoneración:	NO
Color 1:	PLATEADO	Prohibición de Enajenar:	NO
Color 2:	PLATEADO	Fecha de Revisión:	04/02/2016
Tipo de Uso del Vehículo:	NO APLICA	Observación:	

Placa, Camv o Cpn Actual:	AFL0461	Tipo Deuda:	
Placa, Camv o Cpn de Pago:	AFL0461	Comprobante:	
IFI:	COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO GUARANDA LTDA.	Agencia:	
Fecha de Pago:	06/02/2012		

Pagos Realizados			
Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2012	34.54
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2012	115.92
IMPUESTO RODAJE	Impuesto	2012	10.00
TASAS ANT	Tasa	2012	36.00
TOTAL:			196.46

Exportar a : Excel

Salinas N17-203 y Santiago, Edif. Alhambra | 1 700 SRI SRI (774 774) | Política de Privacidad | Copyright 2010 SRI

Placa, Camv o Cpn Actual:	AFL0461	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	AFL0461	Comprobante:	2.80402201544818688E17
IFI:	BANCO DEL PACIFICO S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	04/02/2015		

Pagos Realizados			
Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2015	34.54
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2015	289.80
IMPUESTO RODAJE	Impuesto	2015	17.58
TASAS ANT	Tasa	2015	36.00
TOTAL:			377.92

Exportar a : Excel

Salinas N17-203 y Santiago, Edif. Alhambra | 1 700 SRI SRI (774 774) | Política de Privacidad | Copyright 2010 SRI

- *Vehículo 2008*

Datos del Vehículo			
Placa:	AFX0434	CAMV o CPN:	B0142321
Marca:	CHEVROLET	Modelo:	LUV D-MAX C/S V6 4X4 T/M
País:	ECUADOR	Año:	2008
Cilindraje:	3500		
Clase:	CAMIONETA	Servicio:	PARTICULAR
Fecha Última Matriculación:	26/04/2016	Fecha de Compra:	16/10/2007
Fecha Caducidad Matriculación:	31/05/2020	Año Último Pago:	2017
Cantón:	CUENCA	Entidad Policial:	DNT
Estado Matriculado:	SI	Estado Exoneración:	SI
Color 1:	BLANCO	Prohibición de Enajenar:	NO
Color 2:	BLANCO	Fecha de Revisión:	08/05/2017
Tipo de Uso del Vehículo:	NO APLICA	Observación:	

Placa, Camv o Cpn Actual:	AFX0434	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	AFX0434	Comprobante:	4.030420127189084E16
IFI:	BANCO DEL AUSTRO S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	03/04/2012		

Pagos Realizados

Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2012	24.54
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2012	240.00
IMPUESTO RODAJE	Impuesto	2012	10.00
TASAS ANT	Tasa	2012	36.00
TOTAL:			310.54

Placa, Camv o Cpn Actual:	AFX0434	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	AFX0434	Comprobante:	4.3004201398047576E16
IFI:	BANCO DEL AUSTRO S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	30/04/2013		

Pagos Realizados

Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2013	11.14
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2013	252.00
TASAS ANT	Tasa	2013	36.00
TOTAL:			299.14

Exportar a : Excel

- Vehículo 2009

Datos del Vehículo			
Placa:	AGJ0364	CAMV o CPN:	E00810621
Marca:	HONDA	Modelo:	CRV RE3839L KK AT-LM
Pais:	JAPON	Año:	2009
Cilindraje:	2400		
Clase:	JEEP	Servicio:	PARTICULAR
Fecha Última Matricula:	20/06/2017	Fecha de Compra:	15/01/2009
Fecha Caducidad Matricula:	19/06/2022	Año Último Pago:	2017
Cantón:	CUENCA	Entidad Policial:	DNT
Estado Matriculado:	SI	Estado Exoneración:	NO
Color 1:	CREMA	Prohibición de Enajenar:	NO
Color 2:	CREMA	Fecha de Revisión:	20/06/2017
Tipo de Uso del Vehículo:	NO APLICA	Observación:	

Placa, Camv o Cpn Actual:	AGJ0364	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	AGJ0364	Comprobante:	6.1805201274788432E16
IFI:	BANCO DE GUAYAQUIL S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	18/05/2012		

Pagos Realizados

Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2012	289.30
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2012	81.00
TASAS ANT	Tasa	2012	36.00
TOTAL:			406.30

Exportar a : Excel

Salinas N17-203 y Santiago, Edif. Alhambra | 1 700 SRI SRI (774 774) | Política de Privacidad | Copyright 2010 SRI

Placa, Camv o Cpn Actual:	AGJ0364	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	AGJ0364	Comprobante:	6.1705201424826616E16
IFI:	BANCO DE GUAYAQUIL S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	17/05/2014		

Pagos Realizados

Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2014	21.83
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2014	85.05
TASAS ANT	Tasa	2014	36.00
TOTAL:			142.88

Exportar a : Excel

Salinas N17-203 y Santiago, Edif. Alhambra | 1 700 SRI SRI (774 774) | Política de Privacidad | Copyright 2010 SRI

- *Vehículo 2014*

Datos del Vehículo			
Placa:	ABD6696	CAMV o CPN:	T01350415
Marca:	KIA	Modelo:	SPORTAGE R LX 2.0 5P 4X2 TM
País:	COREA DEL SUR	Año:	2014
Cilindraje:	2000		
Clase:	JEEP	Servicio:	PARTICULAR
Fecha Última Matrícula:	28/02/2017	Fecha de Compra:	29/08/2013
Fecha Caducidad Matrícula:	27/02/2022	Año Último Pago:	2017
Cantón:	CUENCA	Entidad Policial:	DNT
Estado Matriculado:	SI	Estado Exoneración:	NO
Color 1:	PLOMO	Prohibición de Enajenar:	NO
Color 2:	PLOMO	Fecha de Revisión:	28/02/2017
Tipo de Uso del Vehículo:	NO APLICA	Observación:	

Placa, Camv o Cpn Actual:	ABD6696	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	T01350415	Comprobante:	4.300820136316922E15
IFI:	BANCO DEL AUSTRO S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	30/08/2013		

Pagos Realizados			
Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2013	403.08
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2013	16.67
IMPUESTO RODAJE	Impuesto	2013	30.00
TASAS ANT	Tasa	2013	59.50
TOTAL:			509.25

Exportar a : Excel

Salinas N17-203 y Santiago, Edif. Alhambra | 1 700 SRI SRI (774 774) | Política de Privacidad | Copyright 2010 SRI

Placa, Camv o Cpn Actual:	ABD6696	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	ABD6696	Comprobante:	6.220720142989088E16
IFI:	BANCO DE GUAYAQUIL S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	22/07/2014		

Pagos Realizados			
Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2014	979.40
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2014	40.00
TASAS ANT	Tasa	2014	36.00
TOTAL:			1,055.40

Exportar a : Excel

Salinas N17-203 y Santiago, Edif. Alhambra | 1 700 SRI SRI (774 774) | Política de Privacidad | Copyright 2010 SRI

- *Vehículo 2017*

Datos del Vehículo			
Placa:	ABF2709	CAMV o CPN:	B7740068890
Marca:	CHEVROLET	Modelo:	D-MAX CRDI HIGH COUNTRY AC 3.0 CD 4X4 TM DIESEL
País:	ECUADOR	Año:	2017
Cilindraje:	2999		
Clase:	CAMIONETA	Servicio:	PARTICULAR
Fecha Última Matricula:	09/06/2017	Fecha de Compra:	30/05/2017
Fecha Caducidad Matricula:	08/06/2022	Año Último Pago:	2017
Cantón:	CUENCA	Entidad Policial:	DNT
Estado Matriculado:	SI	Estado Exoneración:	NO
Color 1:	PLATEADO	Prohibición de Enajenar:	NO
Color 2:	BLANCO	Fecha de Revisión:	09/06/2017
Tipo de Uso del Vehículo:	NO APLICA	Observación:	

Placa, Camv o Cpn Actual:	ABF2709	Tipo Deuda:	PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA
Placa, Camv o Cpn de Pago:	B7740068890	Comprobante:	2.8050620171293998E18
IFI:	BANCO DEL PACIFICO S.A.	Agencia:	
Fecha de Pago:	05/06/2017		

Pagos Realizados			
Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2017	1,082.13
IMPUESTO AMBIENTAL	Impuesto	2017	109.93
IMPUESTO RODAJE	Impuesto	2017	86.26
TASA SPPAT	Tasa	2017	32.07
TASAS ANT	Tasa	2017	36.00
TOTAL:			1,346.39

Exportar a :  Excel

Doctora Jenny Ríos Coello, Secretaria de la Facultad de Ciencias de la Administración de la Universidad del Azuay

CERTIFICA:

Que, el Consejo de Facultad en sesión del 05 de julio de 2017, conoció la petición de la estudiante **MARIA EMILIA CORDERO AGUIRRE** con código 70657, quien tiene aprobado más del 80% de créditos de su malla curricular, y que presenta el diseño de su trabajo de titulación denominado: **“ESTUDIO DE LA APLICACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES EN EL ECUADOR”**, previa a la obtención del título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría.- El Consejo de Facultad acogió el informe de la Junta Académica de Contabilidad Superior y resolvió aprobar el diseño. Designa como **Director** al economista **Orlando Espinoza Flores** y como miembros del Tribunal Examinador al ingeniero Jorge Espinoza Idrovo y la ingeniera Gabriela Duque Espinoza. En esta misma sesión el Consejo de Facultad fija como plazo para la entrega del trabajo de titulación, seis meses contados desde la fecha de su aprobación, esto es hasta el **05 de enero de 2018**, debiendo el Director presentar a la Junta Académica, dos informes bimensuales del desarrollo del trabajo de titulación.

Cuenca, julio 06 de 2017



Dra. Jenny Ríos Coello
Secretaría de la Facultad de
Ciencias de la Administración



UNIVERSIDAD DEL
AZUAY
FACULTAD DE
ADMINISTRACIÓN
SECRETARIA

rccr.-



CONVOCATORIA

Por disposición de la Junta Académica de la escuela de Contabilidad Superior, se convoca a los Miembros del Tribunal Examinador, a la sustentación del Protocolo del Trabajo de Titulación: **“ESTUDIO DE LA APLICACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES EN EL ECUADOR”**, presentado por la estudiante María Emilia Cordero Aguirre con código 70657, previa a la obtención del grado de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría, para el Martes, 20 de junio de 2017 a las 19:00 en la Sala de Sesiones.

Cuenca, 16 de junio de 2017

Dra. Jenny Ríos Coello
Secretaria de la Facultad

Econ. Orlando Espinoza Flores

Ing. Jorge Espinoza Idrovo

Ing. Gabriela Duque Espinoza



ACTA

SUSTENTACIÓN DE PROTOCOLO/DENUNCIA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

- 1.105 Nombre del estudiante: María Emilia Cordero Aguirre
1.106 Código: 70657
1.107 Director sugerido: Econ. Orlando Espinoza Flores
1.108 Codirector (opcional): _____
1.66 Tribunal: Ing. Jorge Espinoza Idrovo e Ing. Gabriela Duque Espinoza
1.67 Título propuesto: **“ESTUDIO DE LA APLICACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES EN EL ECUADOR”**
1.68 Resolución:

1.68.1 Aceptado sin modificaciones _____

1.68.2 Aceptado con las siguientes modificaciones:

*Modificar el Objetivo General por el
propuesto y ajustar los objetivos específicos*

1.68.3 No aceptado
• Justificación:

Econ. Orlando Espinoza Flores

Tribunal

Ing. Gabriela Duque Espinoza

Ing. Jorge Espinoza Idrovo

M^a. Emilia Cordero A.
Srta. María Emilia Cordero Aguirre

Dra. Jenny Ríos Coello
Secretaria de la Facultad

Fecha de sustentación: **Martes, 20 de junio de 2017 a las 19:00 en la Sala de Sesiones.**

UNIVERSIDAD DEL AZUAY
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
DIRECCIÓN ESCUELA DE CONTABILIDAD SUPERIOR

OFICIO: No. 0179-2017-ECS
ASUNTO: Conocimiento de propuesta de Trabajo de Titulación
FECHA: Cuenca, 13 de junio de 2017.

Señor Ingeniero
Oswaldo Merchán Manzano
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
En su despacho:

Señor Decano:

La Junta Académica de la Escuela de Contabilidad Superior, reunida el día 13 de junio del año en curso, conoció la propuesta del proyecto de trabajo de titulación, denominado: "Estudio de la aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador", presentado por la señorita Cordero Aguirre María Emilia, con código No. 70657, estudiante de la Carrera de Contabilidad Superior, previo a la obtención del título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría.

A fin de aplicar la guía de elaboración y presentación de la denuncia/protocolo de trabajo de titulación, la Junta Académica de la Carrera de Contabilidad Superior, considera que la propuesta presentada por la estudiante, debe ser analizada y evaluada por el Tribunal que estará integrado por: Econ. Orlando Espinoza Flores, como Director, y como miembros del tribunal al Ing. Jorge Espinoza Idrovo, y a la Ing. Gabriela Duque Espinoza, quienes deberán verificar que el diseño contenga una estructura teórica, metodológica, técnica, objetiva y coherente, y cumpla con los requisitos establecidos en la guía antes mencionada. El Tribunal designado recibirá la sustentación del diseño del Trabajo de Titulación, previo al desarrollo del mismo.

En caso de existir la aprobación con modificaciones la Junta Académica resuelve que el Econ. Orlando Espinoza Flores, Director del diseño sea quién realice el seguimiento a las modificaciones recomendadas.

Por lo expuesto solicitamos se realice el trámite correspondiente, y el tribunal suscriba el acta de sustentación de la denuncia del trabajo de titulación.

Atentamente,



Ing. Gabriela Duque Espinoza
Coordinadora de la Carrera de Contabilidad Superior



UNIVERSIDAD DEL
AZUAY



Escuela
Contabilidad
Superior

**Oficio Estudiante: Solicitud aprobación de
Protocolo de Trabajo de Titulación**

CSU-RE-EST-02
Versión 01
04/04/2017
Página 1 de 1

Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
3 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

Cuenca, 07 de Junio de 2017

Ingeniero,

Oswaldo Merchán Manzano

**DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
UNIVERSIDAD DEL AZUAY**

De mi consideración,

Estimado Señor Decano, yo María Emilia Cordero Aguirre con C.I. 0105223119, código estudiantil 70657, estudiante de la Carrera de Contabilidad Superior, solicito muy comedidamente a usted y por su intermedio al Consejo de Facultad, la aprobación del protocolo de trabajo de titulación con el tema **"Estudio de la aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador"** previo a la obtención del título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría, para lo cual adjunto la documentación respectiva.

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mi agradecimiento.

Atentamente:

Ma. Emilia Cordero A.

María Emilia Cordero Aguirre

Estudiante de la Carrera de Contabilidad Superior



UNIVERSIDAD DEL AZUAY

DOCTORA JENNY RIOS COELLO, SECRETARIA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACION DE LA UNIVERSIDAD DEL AZUAY

CERTIFICA:

Que, la sefiorita CORDERO AGUIRRE MARIA EMILIA con código 70657, alumna de la escuela de CONTABILIDAD SUPERIOR, tiene aprobado más del 80% de los créditos de su malla de estudios.

Que, a la sefiorita CORDERO AGUIRRE MARIA EMILIA le falta aprobar las siguientes asignaturas para finalizar sus estudios:

AUDITORÍA DE SISTEMAS Y TIC 205

GESTIÓN Y AUDITORÍA AMBIENTAL 205

AUDITORÍA FORENSE 205

METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION 205

EMPRENDIMIENTO 205

AUDITORÍA DE GESTIÓN II 205

ADMINISTRACIÓN FINANCIERA II 205

AUDITORÍA DE GESTIÓN

COMERCIO EXTERIOR } pend

PASANTIAS

MATEMATICAS FINANCIERAS

Cuenca, 24 de marzo de 2017

Derecho No. 001-001-000155097
mjmr.-



Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

Cuenca, 07 de Junio de 2017

Ingeniero,
Oswaldo Merchán Manzano
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
UNIVERSIDAD DEL AZUAY

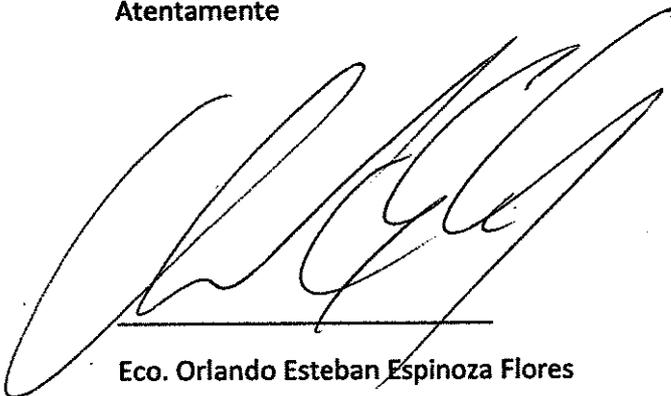
De mi consideración,

Yo, **Orlando Esteban Espinoza Flores** informo que he revisado el protocolo de trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniero/Ingeniera en Contabilidad y Auditoría, denominado **"ESTUDIO DE LA APLICACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES EN EL ECUADOR"**, realizado por la estudiante **María Emilia Cordero Aguirre**, con código estudiantil 70657, protocolo que a mi criterio, cumple con los lineamientos y requerimientos establecidos por la carrera.

Por lo expuesto, me permito sugerir que sea considerado para la revisión y sustentación del mismo,

Sin otro particular, suscribo.

Atentamente



Eco. Orlando Esteban Espinoza Flores



UNIVERSIDAD DEL
AZUAY



Escuela
Contabilidad
Superior

Protocolo de Trabajo de Titulación

CSU-RE-EST-01
Versión 01
21/03/2017
Página 1 de 9

Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en repositorio digital de la Universidad

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Facultad de Ciencias de la Administración

Escuela de Contabilidad Superior

Estudio de la aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador

Nombre de Estudiante:

Cordero Aguirre Maria Emilia

Director sugerido:

Economista Espinoza Flores Orlando Esteban

Cuenca - Ecuador

2017



UNIVERSIDAD DEL
AZUAY

1. Datos Generales

1.1. Nombre del Estudiante

Cordero Aguirre María Emilia

1.1.1. Código

ua070657

1.1.2. Contacto

Cordero Aguirre María Emilia

Teléfono: 2815571

Celular: 0992658844

Correo Electrónico: mycorderoa@hotmail.com

1.2. Director Sugerido: Espinoza Flores Orlando Esteban, Economista.

1.2.1. Contacto:

Celular: 0998405896

Correo Electrónico: oespinoza@uazuay.edu.ec

1.3. Co-director sugerido:

1.3.1. Contacto:

1.4. Asesor Metodológico: Guevara Toledo Carlos Wilfrido, Doctor.

1.5. Tribunal designado:

1.6. Aprobación:

1.7. Línea de Investigación de la Carrera:

5301 Política Fiscal y Hacienda Pública

1.7.1. Código UNESCO: 5301.99 Otras: Campo Tributario y Política Fiscal

1.7.2. Tipo de trabajo:

a) Proyecto de investigación

b) Investigación formativa

1.8. Área de Estudio:

Laboratorio de aplicaciones tributarias; Auditoría y Gestión Ambiental

1.9. Título Propuesto:

Estudio de la aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador

1.10. Subtítulo:

1.11. Estado del proyecto

Nuevo



2. Contenido

2.1. Motivo de la Investigación:

2.2. Problemática

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado fue aprobada en Ecuador el 24 de noviembre del 2011, pues al plantearse en la Asamblea Nacional el debate sobre cuál sería el fin al implementar en el país esta Ley, si verdaderamente se establecería una política de protección ambiental implementando estudios de impacto del medio ambiente y sus consecuencias o se generaría una fuente más de ingresos en el presupuesto del país, pues en la misma se incluyeron tributos no solo al parque automotor como problemática nacional ya que en los últimos años el adquirir un vehículo no ha sido un tema de lujo y ostento sino más bien de necesidades familiares, así como la generación al Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables, otra fuente de consumo frecuente, por tanto se deberá establecer el verdadero motivo de la creación de dichos impuestos y la repercusión sobre su aplicación, enfocando la problemática desde una perspectiva de responsabilidades de cumplimiento de los impuestos con el fin de plasmar políticas nacionales no solo ligadas al buen vivir si no a la perspectiva económica.

2.3. Pregunta de Investigación

¿Cuál fue el motivo de la implementación de los Impuestos Ambientales en el Ecuador?

2.4. Resumen

La presente investigación analizará el motivo por el cual la Asamblea Nacional aprobó la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, considerando si la generación de estos tributos corresponden a un fin de protección o un gravamen en el presupuesto del país, pues, los objetivos planteados establecen la identificación de los impuestos ambientales que rigen en el país, analizando la aplicación de los mismos y evaluándolos, esperando plasmar en el trabajo si posterior a su vigencia ha tenido el verdadero sentido por el cual se llegó a aprobar dicha Ley.



2.5. Estado del Arte y marco teórico

La política medio ambiental no fue tomada en cuenta en el mundo sino hasta mediados del siglo XX, ya que se encontró la necesidad de proteger y obtener ingresos en relación al tema ecológico. En el Ecuador se decidió tomar en cuenta al medio ambiente a partir de la Constitución del año 2008 en el capítulo séptimo de los Derechos de la naturaleza que establece lo siguiente en los artículos 71 y 72; así como también el artículo 300 en la sección quinta del Régimen tributario:

Art. 71.- La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.

Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda. El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema.

Art. 72.- La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados. En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.

Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.

El 24 de noviembre del año 2011, se instituyó la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado con el propósito de realizar un avance en la



sociedad logrando un sistema de producción eficiente, el cual se encargue de garantizar la rentabilidad financiera de las empresas y el beneficio social que se sintetice en un mejor nivel de vida de los contribuyentes. Y en base a esto, al primer impuesto se le conoce como “Impuesto ambiental a la contaminación vehicular” que consiste en desincentivar las prácticas que contaminen en mayor proporción que otras, basándose en quien contamina, paga; y con esto evitar la producción y el consumo de bienes considerados como altamente contaminantes y generar un cambio en las matrices productivas y de hábitos de consumo. El segundo impuesto es el “Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables” para que los contribuyentes reciclen los desperdicios en base a un incentivo para que los mismos recirculen en el propio proceso productivo, y con esto no dejar daños en el medio ambiente (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011).

Oliva y Serrano (2010) indican que los impuestos ambientales abarcan una nueva tendencia de las políticas tributarias en el Ecuador ya que constituyen una parte primordial de la reforma fiscal verde, con el fin de que los impuestos directos predominen sobre los impuestos indirectos para su recaudación, sin dejar de lado la equidad; también es importante tener en cuenta el principio de “Quien contamina, paga” establece que “Quien comete la contaminación debe incurrir en el costo de las medidas destinadas para reducir la contaminación, según la magnitud del daño causado a la sociedad, o la medida en que se sobrepase un nivel aceptable de contaminación” (Naciones Unidas, 1997).

Oliva, Rivadeneira, Serrano, Carrillo y Cadena (2011) establecen que el objetivo de la implementación de los impuestos ambientales es asignar un valor monetario a cambio del impacto que causen los procesos productivos, de consumo, bienes y servicios que brinda la naturaleza; para que los agentes económicos incorporen y realicen un análisis del costo-beneficio dentro de su empresa, con el fin de disminuir la contaminación, así como la explotación excesiva del medio ambiente.

2.6. Hipótesis

Ninguna



2.7. Objetivo General

Analizar los objetivos por los cuales se crearon los Impuestos Ambientales en el Ecuador.

2.8. Objetivos Específicos

1. Identificar los impuestos ambientales existentes en el Ecuador.
2. Analizar la aplicación de impuestos ambientales.
3. Evaluar los impuestos ambientales en el país.

2.9. Metodología

La aplicación del siguiente estudio será realizada en el Ecuador en la identificación de diversos impuestos establecidos en el área ambiental.

Será una investigación formativa sobre el estado actual de los Impuestos Ambientales, utilizando el método descriptivo analítico, utilizando las técnicas de recolección de datos por medio de la revisión bibliográfica y encuestas, en las cuales constarán los impuestos establecidos en el país y la recaudación de los mismos, generando una base estadística de aplicación de los valores recaudados y su cumplimiento.

2.10. Alcances y resultados esperados

Al finalizar la presente investigación se obtendrá en primer lugar el conocimiento sobre los distintos impuestos ambientales en el Ecuador demostrando la aplicación y los resultados de su recaudación, pues en base a la obtención de los distintos valores recaudados se evaluará si la creación de los impuestos ambientales han generado un clima de conciencia en la población y sobre todo si los contribuyentes tienen el suficiente conocimiento sobre cada uno de ellos y las diversas aplicaciones de los impuestos ambientales en el país.

2.11. Supuestos y riesgos

Ninguno



2.12. Presupuestos

UNIVERSIDAD DEL

AZUAY

Rubro	Costo (USD)	Justificación
Materiales de oficina	\$40	Se utilizarán para realizar las anotaciones e investigaciones.
Internet	\$55	Se utilizará para realizar las investigaciones del tema planteado.
Transporte	\$120	Se utilizará para trasladarse a las oficinas del SRI.
Luz	\$80	Se utilizará para realizar investigaciones y el trabajo en general.
Imprevistos	\$40	Será utilizado como contingencia.
TOTAL	\$335	

2.13. Financiamiento

Financiado por el autor.

2.14. Esquema tentativo

Introducción

Capítulo 1. IMPUESTOS AMBIENTALES

- 1.1. Antecedentes.
- 1.2. Motivos de creación de Impuestos Ambientales.
- 1.3. Origen y evolución de los Impuestos Ambientales.
- 1.4. Legislación de Impuestos Ambientales en el Ecuador.
- 1.5. Definición.
- 1.6. Clases de Impuestos Ambientales.
- 1.7. Reforma Fiscal Verde en Ecuador
- 1.8. Reforma Fiscal Verde en países Europeos.

Capítulo 2. IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

- 2.1. Definición.
- 2.2. Análisis de la aplicación al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Capítulo 3. IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES

- 3.1. Descripción.
- 3.2. Análisis de la aplicación al Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables.

Conclusiones

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos

2.15. Cronograma

Objetivo Específico	Actividad	Resultado esperado	Tiempo (semanas)
1. Identificar los impuestos ambientales existentes en el Ecuador.	1.1 Investigar material bibliográfico sobre los impuestos ambientales en el Ecuador.	Conocer sobre los impuestos ambientales en el Ecuador.	4 Semanas
2. Analizar la aplicación de impuestos ambientales.	2.1 Buscar en medios electrónicos en los distintos impuestos y su ámbito de aplicación	Recolectar la información específica sobre la aplicación de los impuestos en el Ecuador	8 Semanas
3. Evaluar el impacto de los impuestos ambientales en el país.	Analizar la aplicación y fin de los impuestos ambientales	Plasmar los resultados obtenidos luego del análisis de los datos recolectados.	4 Semanas
TOTAL			16

2.16. Referencias

Estilo utilizado: APA Edición: Sexta

Constitución de la República del Ecuador, 2008.

Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, 2011.

Oliva y Serrano. 2010. ¿Es posible un impuesto Ecológico Socialmente Progresivo? Propuesta desde la Economía Ecológica.

Oliva, Rivadeneira, Serrano, Carrillo y Cadena. 2011. Impuestos Verdes: ¿una alternativa viable para el Ecuador?



2.17. Anexos

2.18. Firma de responsabilidad del Estudiante

Ma. Emilia Cordero A.

Cordero Aguirre María Emilia

2.19. Firma de responsabilidad del Director sugerido

Espinoza Flores Orlando Esteban

2.20. Firma de responsabilidad Docente metodólogo

Guevara Toledo Carlos Wilfrido

2.21. Fecha de entrega

26 de Junio de 2017



Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

1.1. Nombre del Estudiante: María Emilia Cordero Aguirre

1.1.1. Código: 70657

1.2. Director sugerido: Eco. Orlando Esteban Espinoza Flores

1.3. Docente metodólogo: Dr. Carlos Wilfrido Guevara Toledo

1.4. Codirector (opcional):

1.5. Título propuesto: "Estudio de la aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador"

	DIRECTOR		METODÓLOGO	
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple
Línea de investigación				
1. ¿El contenido se enmarca en la línea de investigación seleccionada?	/		✓	
Título Propuesto				
2. ¿Es informativo?	/		✓	
3. ¿Es conciso?	/		✓	
Estado del arte				
4. ¿Identifica claramente el contexto histórico, científico, global y regional del tema del trabajo?	/		✓	
5. ¿Describe la teoría en la que se enmarca el trabajo	/		✓	
6. ¿Describe los trabajos relacionados más relevantes?	/		✓	
7. ¿Utiliza citas bibliográficas?	/		✓	
Problemática				
8. ¿Presenta una descripción precisa y clara?	/		✓	
9. ¿Tiene relevancia profesional y social?	/		✓	
Pregunta de investigación				
10. ¿Presenta una descripción precisa y clara?	/		✓	
11. ¿Tiene relevancia profesional y social?	/		✓	
Hipótesis (opcional)				
12. ¿Se expresa de forma clara?	/		✓	
13. ¿Es factible de verificación?	/		✓	
Objetivo general				
14. ¿Concuerda con el problema formulado?	/		✓	
15. ¿Se encuentra redactado en tiempo verbal infinitivo?	/		✓	
Objetivos específicos				
16. ¿Permiten cumplir con el objetivo general?	/		✓	
17. ¿Son comprobables cualitativa o cuantitativamente?	/		✓	
Metodología				
18. ¿Se encuentran disponibles los datos y materiales mencionados?	/		✓	
19. ¿Las actividades se presentan siguiendo una secuencia lógica?	/		✓	
20. ¿Las actividades permitirán la consecución de los objetivos específicos planteados?	/		✓	
21. ¿Las técnicas planteadas están de acuerdo con el tipo de investigación?	/		✓	
Resultados esperados				
22. ¿Son relevantes para resolver o contribuir con el problema formulado?	/		✓	
23. ¿Concuerdan con los objetivos específicos?	/		✓	



Lugar de Almacenamiento
F: Archivo Secretaría de la Facultad

Retención
5 años

Disposición Final
Almacenar en archivo pasivo de la Facultad

	DIRECTOR		METODÓLOGO	
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple
24. ¿Se detalla la forma de presentación de los resultados?	/		✓	
25. ¿Los resultados esperados son consecuencia, en todos los casos, de las actividades mencionadas?	/		✓	
Supuestos y riesgos				
26. ¿Se mencionan los supuestos y riesgos más relevantes, en caso de existir?	/		✓	
27. ¿Es conveniente llevar a cabo el trabajo dado los supuestos y riesgos mencionados?	/		✓	
Presupuesto				
28. ¿El presupuesto es razonable?	/		✓	
29. ¿Se consideran los rubros más relevantes?	/		✓	
Cronograma				
30. ¿Los plazos para las actividades están de acuerdo con el reglamento?	/		✓	
Citas y Referencias del documento				
31. ¿Se siguen las recomendaciones de normas internacionales para citar?	/		✓	
Expresión escrita				
32. ¿La redacción es clara y fácilmente comprensible?	/		✓	
33. ¿El texto se encuentra libre de faltas ortográficas?	/		✓	

OBSERVACIONES METODOLOGO:

OBSERVACIONES DIRECTOR:

METODÓLOGO

DIRECTOR