



**UNIVERSIDAD
DEL AZUAY**

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Facultad de Ciencias de la Administración

Escuela de Contabilidad Superior

**“ANÁLISIS DEL IMPUESTO VERDE EN EL ECUADOR Y EL IMPACTO DE LA
DEROGATORIA PERIODO 2018-2019”**

Trabajo de graduación previo a la obtención del título de

Ingeniera en Contabilidad y Auditoría

Autora:

Daisy Lorena Zhirzhán Toledo

Director: Ing. Diego Condo Daquilema

Cuenca – Ecuador

2020

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios principalmente, ya que me ha dado fuerzas para no caer y a no perder la fe de lograr mis metas, a mi núcleo familiar, amigas, a mi novio y sobre todos a mis padres especialmente a mi madre Ana por estar siempre conmigo ser mi pilar fundamental en mi vida escucharme y darme palabras de aliento y sabiduría gracias por el amor y la paciencia.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por bendecir mi vida con la familia que me ha dado y por todas las personas que ha puesto en mi camino para que sean mi fortaleza en momentos de dificultad.

Mi gratitud con la Universidad del Azuay por abrir sus puertas y permitirme formar parte de su grupo de alumnos, así como también a los docentes de la Carrera de contabilidad y auditoría, por compartir sus conocimientos y ser ellos parte de este proceso de formación y de manera especial a mi tutor Ing. Diego Condo por su dirección.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1	2
IMPUESTOS AMBIENTALES	2
1.1. Antecedentes de los tributos ambientales	2
1.2. Motivo de la creación de los impuestos ambientales	3
1.3. Legislación de impuestos ambientales en el Ecuador	4
1.4. Definiciones	10
1.5. Clases de impuestos ambientales	12
1.6. Reforma fiscal verde en el Ecuador	13
CAPÍTULO 2.....	15
IMPUESTO VERDE	15
2.1. Antecedentes	15
2.2. Objeto Imponible. -	16
2.3. Hecho generador. -	16
2.4. Sujeto Activo. -	16
2.5. Sujeto Pasivo. -.....	16
2.6. Exenciones. -	16
2.7 Base Imponible y tarifa. -.....	17
2.8 Factor de Ajuste. -	18
2.9. Cuantía del Impuesto. -	19
2.10. Pago. -	20
2.13 Recaudaciones.....	21
CAPÍTULO 3.....	32
DEROGATORIA DEL IMPUESTO VERDE.....	32
3.1 Definiciones	32

3.2 Causas	38
3.3 Efectos	42
Conclusiones	45
Recomendaciones.....	46
Bibliografía	47

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Recaudación en (\$) del IACV por provincias periodo 2018.Adaptado del SRI.	21
Ilustración 2: Recaudación en (\$) del IACV periodo 2019.Adaptado del SRI.....	22
Ilustración 3: Análisis comparativo en (\$) y variación (%) del IACV.	23
Ilustración 4: Vehículos matriculados por provincias periodo 2018	25
Ilustración 5: Vehículos matriculados por provincias periodo 2019	26
Ilustración 6: Análisis comparativo (%) de vehículos matriculados entre períodos 2018-2019	27
Ilustración 7: Análisis comparativo entre recaudación en (\$) del IACV y (#) de vehículos matriculados periodo 2018.....	28
Ilustración 8: Análisis comparativo entre recaudación en (\$) del IACV y (#) de vehículos matriculados periodo 2019.....	29
Ilustración 9: Participación de ventas por provincias (unidades) de vehículos livianos 2018 (Ene- Dic)	30
Ilustración 10: Participación de ventas por provincias (unidades) de vehículos livianos 2019 (Ene- Dic)	31

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tarifa progresiva en dólares por centímetros cúbicos del motor.....	18
Tabla 2: Sobretasa (descuento) por la antigüedad del automotor	19
Tabla 3: Cumplimiento de meta de la recaudación nacional y variación nominal periodo 2018-2019 del IACV	23
Tabla 4: Ejemplificación del cálculo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	38

RESUMEN

Esta investigación tiene por objeto el estudio de los impuestos ambientales, de manera particular se centra en el impuesto a la contaminación vehicular, se analiza su aplicación desde la óptica tributaria y su incidencia en la economía del país, se considera la normativa legal emitida en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado, al final se estudia el impacto de la derogatoria del referido impuesto llegando a establecer conclusiones sobre los beneficios o deficiencias que presentó el impuesto verde en la tributación ecuatoriana.

Palabras claves: impuestos ambientales, impuesto a la contaminación vehicular, derogatoria, tributación.

ABSTRACT

The purpose of this research was to study environmental taxes, particularly the tax on vehicular pollution. Its application was analyzed from a tax perspective and its impact on the country's economy, considering the legal regulations issued in the Law of Environmental Promotion and Optimization of State Income. Finally, the impact of this tax repeal was studied, reaching conclusions about the benefits or deficiencies that the green tax presented in Ecuadorian taxation.

Key words: environmental taxes, vehicle pollution tax, repeal, taxation.

Daisy Zhirzhán Toledo
75790
0985487305
daysilore@es.uazuay.edu.ec

A handwritten signature in blue ink, reading "Hlaqali Aiteaga". The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath the name.

Firma digital revisor Unidad de Idiomas

INTRODUCCIÓN

La humanidad, cada vez más, está siendo consciente de la fragilidad de los ecosistemas y de la escasez de los recursos naturales; es así que, se hace necesario implementar una política ambiental efectiva, que enlace tanto el rol que tiene el Estado, como el de los sectores privados de la sociedad, para una vida digna a largo plazo y que sea sostenible.

En el presente trabajo investigativo, vamos a verificar que impacto tuvo el impuesto a la contaminación vehicular, tanto en la recaudación, así como en la implementación en la economía del país, para eso hemos desglosado en cada capítulo temas importantes para lograr ese propósito.

Teniendo así en el primer capítulo, el análisis de cómo se evidencia el daño al medio ambiente y como surgen a consecuencia de estos sucesos los tributos ambientales, así como también las leyes, reglamentos y normas que rigen estos impuestos ambientales en el país, cuáles son sus clases y la reforma fiscal que se dio para implementarlos.

Como consiguiente, se detallará aspectos generales del impuesto verde como sus antecedentes, quienes están involucrados, el método usado para su cálculo, sus exenciones y los montos recaudados; y,

Finalmente, se examinará cuáles fueron las causas de la derogatoria del impuesto a la contaminación vehicular, las causas por las cuáles el gobierno ecuatoriano se vio obligado a tomar esta decisión y los efectos que surgen a partir de este acto.

Con el desarrollo de estos tres capítulos como detallamos anteriormente, vamos a verificar si la política pública que se ha generado tuvo una repercusión ya positiva o negativa en la contaminación ambiental y en la tributación ecuatoriana.

CAPÍTULO 1

IMPUESTOS AMBIENTALES

1.1. Antecedentes de los tributos ambientales

A partir de la Segunda Guerra Mundial, se evidenció en mayor magnitud problemas de desgaste y destrozo del hábitat, así como consecuencias para la humanidad que siguen siendo visibles décadas después de este conflicto y por ende la preocupación de los países y hace que se tome a la naturaleza como objeto de estudio.

En resultado ,tras el acontecimiento antes mencionado la OCDE, que es una organización para la cooperación y desarrollo económico de origen internacional creada en 1960, que implementó un plan llamado Marshall, que consiste en tomar acciones significativas, contra el daño al medio ambiente y para ello crea una guía de aspectos económicos de política ambiental, esto para la búsqueda de mayores ingresos al Estado, que sería acogida por los países que serían miembros y para países que no forman parte de él plan , lo toman como una alternativa de guía de acción y que actualmente forman parte de este 37 países , de los cuáles 20 son fundadores y el resto de ellos se han ido incorporando sucesivamente.

La organización OCDE, a la hora de cuantificar la tributación ambiental, considera los impuestos ambientales que afecten a los recursos naturales ya sea directa o indirectamente al medio ambiente, por lo que aquí se encuentran impuestos sobre energéticos, autos; además de los impuestos que se aplican a la generación de residuos a las emisiones y similares.

Hoy más que nunca, estamos conscientes de la escases y deterioro de los recursos naturales, por tal razón, es necesario hacer un análisis de la tributación ambiental y su aplicación mediante la

intervención del Estado en el cobro de impuestos a aquellas personas naturales o jurídicas que, en el ejercicio de sus actividades, afectan o generan un daño al medio ambiente.

Sin duda el objetivo de imponer impuestos a aquellas actividades que causan daño a la naturaleza tiene un doble propósito, el primero como una forma de prevención, y el segundo como una forma de reparación al daño originado, y así poder resarcir los daños que se han producido al medio ambiente.

1.2. Motivo de la creación de los impuestos ambientales

Conforme lo señalado, los impuestos ambientales tienen como objetivo, la protección del medio ambiente y tratar de limitar el uso de los recursos naturales a través de impuestos, es decir que el consumidor o el contribuyente sepa que por medio del principio de “quien contamina paga”, deberá acogerse al mismo y estos recursos serán destinados para la reparación del daño ocasionado, por ello el motivo de creación de los impuestos ambientales.

Las actividades económicas de extracción, transformación y distribución de recursos naturales para generar e intercambiar productos, bienes y servicios generan una serie de responsabilidades como, los desperdicios que estos forman , y es así que haciendo relación a este contexto, la política pública busca que estas externalidades negativas, se reduzcan o eliminen a través de la aplicación de regulaciones o el uso de incentivos económicos en donde reflejen la importancia de los impuestos ambientales.

En ese marco, el gobierno ecuatoriano planteó instrumentos fiscales, que se pueden aplicar sobre la práctica ambiental, que concientice los comportamientos tanto de personas y empresas , con esto se espera que se regularice la producción y el consumo y se de paso a una cultura de cuidado a la salud, las condiciones de vida mejoran para la población mundial, al consumir y producir

productos que sean menos perjudiciales para para la salud del ser humano y habrá una conservación del ecosistema llegando a un equilibrio entre los dos.

1.3. Legislación de impuestos ambientales en el Ecuador

Una vez que hemos visto la importancia de la preservación del medio ambiente se puede concluir que el Estado tiene el rol principal, pues debe establecer políticas públicas que ayuden a preservar el ecosistema a través del impuesto, y no está lejos de ello el Ecuador, quién, desde hace algunos años, ha establecido regulación ambiental como leyes reglamentos y normas, como:

En 1976 se aprobó la Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental; en 1991 se dicta el reglamento para la calidad del aire, en 1992 para el manejo de los desechos sólidos, etc. En 1999 se aprobó la Ley de Gestión Ambiental que establece que la autoridad ambiental a nivel nacional es el Ministerio del Ambiente, y en las ciudades este puede delegar autoridad en los municipios. Existen suficientes leyes y reglamentos ambientales, sin embargo, el control es insuficiente, la delegación de autoridad no funciona tan bien, falta promoción ambiental, etc. (El Telégrafo, 2011).

Así también, en el Código Orgánico del Ambiente se encuentran establecidos en el artículo 9 los principios ambientales que se hallan en concordancia con la Constitución y que mencionamos a continuación:

1. Responsabilidad integral. La responsabilidad de quien promueve una actividad que genere o pueda generar impacto sobre el ambiente, principalmente por la utilización de sustancias, residuos, desechos o materiales tóxicos o peligrosos, abarca de manera integral, responsabilidad compartida y diferenciada. Esto incluye todas las fases de dicha actividad, el ciclo de vida del producto y la gestión del desecho o residuo, desde la generación hasta el momento en que se lo dispone en condiciones de inocuidad para la salud humana y el ambiente.

2. Mejor tecnología disponible y mejores prácticas ambientales. El Estado deberá promover en los sectores público y privado, el desarrollo y uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto, que minimicen en todas las fases de una actividad productiva, los riesgos de daños sobre el ambiente, y los costos del tratamiento y disposición de sus desechos. Deberá también promover la implementación de mejores prácticas en el diseño, producción, intercambio y consumo sostenible de bienes y servicios, con el fin de evitar o reducir la contaminación y optimizar el uso del recurso natural.

3. Desarrollo Sostenible. Es el proceso mediante el cual, de manera dinámica, se articulan los ámbitos económicos, social, cultural y ambiental para satisfacer las necesidades de las actuales generaciones, sin poner en riesgo la satisfacción de necesidades de las generaciones futuras. La concepción de desarrollo sostenible implica una tarea global de carácter permanente. Se establecerá una distribución justa y equitativa de los beneficios económicos y sociales con la participación de personas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades.

4. El que contamina paga. Quien realice o promueva una actividad que contamine o que lo haga en el futuro, deberá incorporar a sus costos de producción todas las medidas necesarias para prevenirla, evitarla o reducirla. Asimismo, quien contamine estará obligado a la reparación integral y la indemnización a los perjudicados, adoptando medidas de compensación a las poblaciones afectadas y al pago de las sanciones que correspondan.

5. In dubio pro natura. Cuando exista falta de información, vacío legal o contradicción de normas, o se presente duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, se aplicará lo que más favorezca al ambiente y a la naturaleza. De igual manera se procederá en caso de conflicto entre esas disposiciones.

6. Acceso a la información, participación y justicia en materia ambiental. Toda persona, comuna, comunidad, pueblo, nacionalidad y colectivo, de conformidad con la ley, tiene derecho al acceso oportuno y adecuado a la información relacionada con el ambiente, que dispongan los organismos que comprenden el sector público o cualquier persona natural o jurídica que asuma responsabilidades o funciones públicas o preste servicios públicos, especialmente aquella información y adopción de medidas que supongan riesgo o afectación ambiental. También tienen derecho a ejercer las acciones legales y acudir a los órganos judiciales y administrativos, sin perjuicio de su interés directo, para obtener de ellos la tutela efectiva del ambiente, así como solicitar las medidas provisionales o cautelares que permitan cesar la amenaza o el daño ambiental. Toda decisión o autorización estatal

que pueda afectar el ambiente será consultada a la comunidad, a la cual se informará amplia y oportunamente, de conformidad con la ley.

7. Precaución. Cuando no exista certeza científica sobre el impacto o daño que supone para el ambiente alguna acción u omisión, el Estado a través de sus autoridades competentes adoptará medidas eficaces y oportunas destinadas a evitar, reducir, mitigar o cesar la afectación. Este principio reforzará al principio de prevención.

8. Prevención. Cuando exista certidumbre o certeza científica sobre el impacto o daño ambiental que puede generar una actividad o producto, el Estado a través de sus autoridades competentes exigirá a quien la promueva el cumplimiento de disposiciones, normas, procedimientos y medidas destinadas prioritariamente a eliminar, evitar, reducir, mitigar y cesar la afectación.

9. Reparación Integral. Es el conjunto de acciones, procesos y medidas, incluidas las de carácter provisional, que aplicados tienden fundamentalmente a revertir impactos y daños ambientales; evitar su recurrencia; y facilitar la restitución de los derechos de las personas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas.

10. Subsidiariedad. El Estado intervendrá de manera subsidiaria y oportuna en la reparación del daño ambiental, cuando el que promueve u opera una actividad no asuma su responsabilidad sobre la reparación integral de dicho daño, con el fin de precautelar los derechos de la naturaleza, así como el derecho de los ciudadanos a un ambiente sano. Asimismo, el Estado de manera complementaria y obligatoria exigirá o repetirá en contra del responsable del daño, el pago de todos los gastos

incurridos, sin perjuicio de la imposición de las sanciones correspondientes. Similar procedimiento aplica cuando la afectación se deriva de la acción u omisión del servidor público responsable de realizar el control ambiental. (Presidencia de la República , 2018, pp. 13,14).

En base a estos lineamientos se deben legislar los Impuestos Ambientales, pues son fundamentos conceptuales en favor del medio ambiente para su uso, manejo y conservación y que son una guía para la toma de decisiones y para la realizar actividades ya sean públicas o privadas por parte de personas comunas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos.

En cuanto a la Constitución de la República del Ecuador 2008, reconoce los derechos de la naturaleza y en materia tributaria establece que:

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. (Constitución de la República del Ecuador , 2008,p.95)

Como se puede apreciar el artículo 300 de la constitución, que es la norma magna instaure que el régimen tributario, debe establecer conductas ecológicas para el efecto ,entonces está permitiendo o disponiendo que se legislen sobre impuestos ambientales y se establezcan de tal forma, que permitan una aplicación adecuada y cumpla con su objetivo de cuidar del medio ambiente aplicando impuestos directos ,es decir ,que grava una cantidad de dinero, y que varía de

acuerdo a las rentas obtenidas por cada ciudadano en un año determinado y estos pueden llegar a ser progresivos ,ya que en función de patrimonio y renta de cada individuo varía la cantidad a ser pagada.

En cuánto a los derechos de la naturaleza que se encuentran en al capítulo séptimo de la normativa constitucional manifiesta lo siguiente:

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. (Constitución de la República del Ecuador , 2008, p. 33)

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 dependen 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.
(Constitución de la República del Ecuador , 2008, p. 33)

Art. 73.- El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales. Se prohíbe la introducción de organismos y material orgánico e inorgánico que puedan alterar de manera definitiva el patrimonio genético nacional. (Constitución de la República del Ecuador , 2008, p. 33)

Art. 74.- Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir. Los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado. (Constitución de la República del Ecuador , 2008,p.34)

Como observamos la constitución, en varios aspectos define que el cuidado del medio ambiente y la preserva de diversas formas a través de la cartera del estado, que se encarga de la política ambiental del Ecuador como es el ministerio del ambiente, que protege los recursos naturales y garantiza un ambiente sano y equilibrado reconociendo los recursos naturales para lograr una calidad ambiental.

1.4. Definiciones

Si hablamos de impuestos ambientales, existen varios autores que los definen desde su perspectiva y apreciación en diferentes años, mencionando así algunos de ellos a continuación:

El concepto de impuestos ambientales ha evolucionado a través del tiempo. De acuerdo con la primera definición establecida por la OCDE, los impuestos ambientales eran creados para cumplir un “objetivo ambiental específico” y eran denominados explícitamente como impuestos ambientales, o impuestos creados bajo ninguna razón vinculada al medio ambiente, pero que tenían un impacto en el mismo. (Pitrone, 2014,p. 81)

Esto significa que al emplear la expresión “impuestos ambientales”, se debe comprender a aquellos impuestos que tienen efectos en el medio ambiente y, específicamente, que genera un cambio en el comportamiento de los consumidores para promover una conducta amigable al entorno y desalentar el daño ambiental y/o el descenso en el uso de los recursos naturales.

EL objetivo de todo gobierno según Gonzales (2016) afirma que:

Es cerrar las brechas o asimetrías sociales a través de mecanismos redistributivos. Para ello, es necesario que cuente con recursos financieros, el cual solo se conseguirá con la aplicación de impuestos, y debe estar encuadrada dentro de una política tributaria. (p. 114)

Es necesario también puntualizar la definición acerca de los impuestos ambientales y se menciona que son:

Creados con fines ambientales o recaudatorios; pero, que recaen sobre la sustancia perjudicial para el medio ambiente o sobre bienes cuyo uso está directamente relacionado con la sustancia contaminante. (Oliva, Rivadaneira, Serrano, Carrillo, & Cadena, 2011)

En conclusión, en algo que coinciden todos los autores y definiciones existentes, es que el impuesto ambiental es un mecanismo de protección, respaldo o de remediación ambiental, el cual considera como hecho generador el mal uso de los recursos ambientales que contaminen el aire y/o vegetación.

1.5. Clases de impuestos ambientales

En Ecuador, hasta antes del 2011, no se habían implementado políticas fiscales ambientales, ya que tanto autoridades como funcionarios públicos, creían que esos temas, eran de responsabilidad de instituciones públicas encargadas del medio ambiente, es por esta razón que se mantenían neutros en temas ambientales.

En el gobierno del ex mandatario del Ecuador, el Economista Rafael Correa, creó mediante Decreto-Ley, la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, que incluye el impuesto a la contaminación vehicular y el impuesto a las botellas plásticas no retornables que fue publicado en el R.O. No. 583, noviembre del 2011, lo que comúnmente la denomina “impuestos verdes”.

Tras una larga permanencia, el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, con el mandato del actual presidente de la república, Lenín Moreno y el Ministerio de Economía y Finanzas, emitió el dictamen favorable para el proyecto de “Ley Derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular”, el 15 de agosto del 2019.

En la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado se encuentran ambos impuestos cuyo fin es favorecer a la protección de la naturaleza mencionando así:

- a) Impuesto ambiental a la contaminación vehicular, esto como una forma de gravar proporcionalmente y de acuerdo a las características físicas del vehículo por la

contaminación que produce.

Claramente, este impuesto es aplicable precisamente a los vehículos (de transportes terrestres) motorizados, que por su uso se ha visto necesario hacer las debidas gestiones para intentar impulsar así la reducción de este contaminante al medio ambiente; y,

b) Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables, que tiene como fin evitar la contaminación con plásticos al medioambiente, pero también incentivar el reciclaje como una práctica de cuidado de la naturaleza.

Este impuesto se introdujo en la ley antes mencionada, con la intención de incitar al reciclaje de las botellas de plástico e impedir la contaminación que se da por el embotellamiento de bebidas en botellas no retornables las cuales pueden abarcar bebidas como agua, bebidas alcohólicas, no alcohólicas y gaseosas o no.

1.6. Reforma fiscal verde en el Ecuador

Si hablamos de reforma fiscal, debemos considerar que, debe tener como objetivo social, la lucha contra la desigualdad y la pobreza, pero también; fomentar la competitividad y un mejor funcionamiento de los mercados.

Es así que el Estado, en ese sentido reúne un conjunto de acciones para promover una reforma fiscal verde en el país, con el fin de garantizar un entorno dentro de lo posible sano y que sobre todo se haga un uso razonable de los recursos naturales y que de acuerdo a lo aludido anteriormente cumpla con el objetivo tradicional, y es así que:

Se incorporan varios conceptos y principios ambientales a la visión del estado para consolidar un cambio en la constitución de la república del 2008. En primer lugar, se reconoce el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado para las personas y se declara de interés público preservar el medio ambiente, conservar los ecosistemas y la integridad y biodiversidad del patrimonio genético del país. En segundo lugar, se reconoce a la naturaleza como sujeto de derechos. (Almeida, 2014, p.19)

Sin embargo, en el Ecuador la economía es altamente dependiente de los recursos naturales, como la explotación de petróleo y de la agricultura, lo que ha generado una sociedad poco productiva y esperanzada en los frutos de la tierra, esto, es uno de los principales obstáculos que enfrenta propuestas de reformas verdes; si bien lo antes mencionado pueda recobrar el equilibrio entre las personas y la naturaleza, puede darse una relación perversa, pues existen ecuatorianos que no tienen cubiertas sus necesidades básicas y que no es su prioridad el cuidado del medio ambiente.

Es por esta razón que la política fiscal verde, debe complementarse con el destino y el uso que se da de esos recursos a actividades, que generen impactos ambientales y no solamente quedarse con la creación, y estos medios económicos puedan ser invertidos para la conservación y restauración del ecosistema ya sea con programas o proyectos en pro de este, así como también impulsar la eficiencia económica.

CAPÍTULO 2

IMPUESTO VERDE

2.1. Antecedentes

En este capítulo se expondrá netamente nuestro objeto de estudio que es el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, dándose a conocer el marco legal que lo rige y exponiendo ampliamente su desarrollo y aplicación en la economía del país; y, para esto se da una breve introducción de los antecedentes del mismo para mayor entendimiento siendo así que:

El Impuesto verde en el Ecuador , ayuda para contribuir a financiar tareas contra la contaminación producida por los vehículos automotores y la emisión de gases tóxicos que estos generan hacia el entorno , y el destino de estos deben estar perfectamente planificados sobre bases que justifiquen su recaudación y en todo lo posible sean dirigidos hacia quienes son responsables de la polución ambiental y no ser solamente una solución presupuestaria gubernamental, cuyo objetivo es incentivar conductas ecológicas responsables de forma favorable para el medio ambiente. (Paguay, 2019,p.19).

En base a este contexto se llega a la reflexión que para la creación de los impuestos ambientales debe estar estipulado en la Ley, el destino de la recaudación de los mismos, ya que deben demostrarse que los fondos recibidos ,se proporcione a instituciones como el Ministerio del Ambiente, para que así mediante obras que realice esta institución referentes por y para el entorno los contribuyentes sepan en cuál esta siendo la inversión del cumplimiento de sus obligaciones, para así poder llegar a tomar conciencia ecológica , pues ese es el fin de la creación de los mismos el cuidado y preservación del ecosistema.

Para conocer , entender y proceder al análisis del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, se muestra el marco legal de este impuesto que se encuentra estipulado en :

Ley orgánica de tributos, Registro oficial No. 583 del 24 noviembre 2011 y establece lo siguiente:

2.2. Objeto Imponible. - Créase el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

Hace referencia a los propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre y que por el uso de los mismos deben pagar este impuesto por la contaminación que provocan y que según el SRI exceda el cilindraje de 1500cc y con esto se haga gestiones para intentar disminuir la contaminación del medio ambiente.

2.3. Hecho generador. - El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre.

2.4. Sujeto Activo. - El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas.

2.5. Sujeto Pasivo. - Son sujetos pasivos del IACV las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre.

2.6. Exenciones. - Están exonerados del pago de este impuesto los siguientes vehículos motorizados de transporte terrestre:

1. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 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.

2.7 Base Imponible y tarifa. - La base imponible de este impuesto corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla:

Tabla 1
Tarifa progresiva en dólares por centímetros cúbicos del motor

	Trama cilindraje	\$/ cc
<i>N</i>	– Automóviles y	
•	motocicletas	
	(b)*	(t)*
<i>1</i>	Menor a 1.500 cc	0.00
<i>2</i>	1.501 – 2.000 cc	0.08
<i>3</i>	2.001 – 2.500 cc	0.09
<i>4</i>	2.500 – 3.000 cc	0.11
<i>5</i>	3.001 – 3.500 cc	0.12
<i>6</i>	3.501 – 4.000 cc	0.24
<i>7</i>	Más de 4.000 cc	0.35

Fuente: (SRI)

Elaborado por: Daisy Zhirzhán

2.8 Factor de Ajuste. - El factor de ajuste es un porcentaje relacionado con el nivel potencial de contaminación ambiental provocado por los vehículos motorizados de transporte terrestre, en relación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo, conforme el siguiente cuadro:

Tabla 2
Sobretasa (descuento) por la antigüedad del automotor

N	Tramo de Antigüedad	Factor (FA)
o	(años) – Automóviles	
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: (SRI)

Elaborado por: Daysi Zhirzhán

2.9. Cuantía del Impuesto. - La liquidación de este impuesto la realizará el Servicio de Rentas Internas; para tal efecto, se aplicará la siguiente fórmula:

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

Donde:

B = Base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

T = valor de imposición específica

F A=VFactor 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.

2.10. Pago. - Los sujetos pasivos de este impuesto pagarán el valor correspondiente, en las instituciones financieras a las que se les autorice recaudar este tributo, en forma previa a la matriculación de los vehículos, conjuntamente con el impuesto anual sobre la propiedad de vehículos motorizados. En el caso de vehículos nuevos, el impuesto será pagado antes de que el distribuidor lo entregue 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.

2.11. Intereses. - El impuesto que no sea satisfecho en las fechas previstas en el reglamento, causará a favor del sujeto activo el interés por mora previsto en el artículo 21 del Código Tributario.

2.12 Responsabilidad solidaria. - Quien adquiera un vehículo cuyo anterior propietario no hubiere cancelado el impuesto a la contaminación ambiental vehicular por uno o varios años, será responsable por el pago de las obligaciones adeudadas, sin perjuicio de su derecho a repetir el pago del impuesto en contra del anterior propietario.

2.13 Recaudaciones

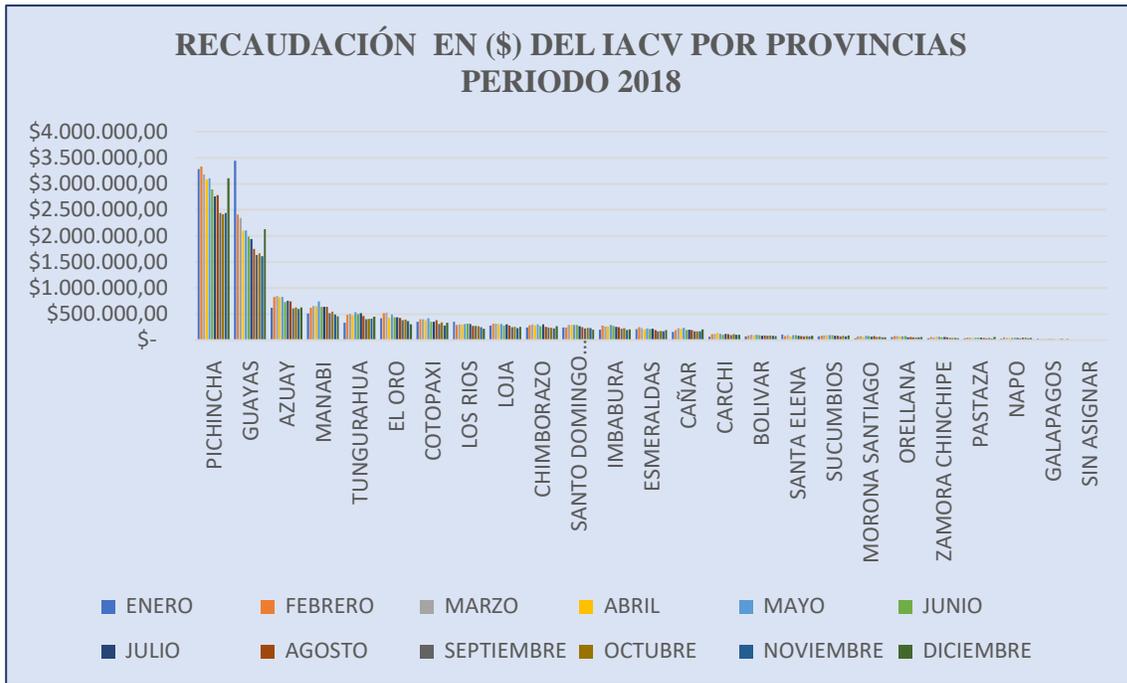


Ilustración 1:Recaudación en (\$) del IACV por provincias periodo 2018.Adaptado del SRI.
Elaborado por: Daisy Zhirzhán

Como se puede apreciar en la gráfica, las recaudaciones por Impuesto a la Contaminación Vehicular en el periodo 2018, son más altas en las provincias de: Pichincha con un valor de \$ 34.827.129,67; Guayas con un valor de 25.128.260,92 ; Azuay con un valor de 8.641.993,02 ; Manabí con un valor de 7.129.293,31 ;Tungurahua con un valor de 5.494.406,59; EL Oro con un valor de 5.159.341,56 teniendo así similitudes valores de recaudación en las provincias de Cotopaxi, Los Ríos , Loja , Chimborazo , Santo Domingo de los Tsáchilas, Imbabura ,Cañar ,Carchi, Bolívar, Santa Elena y Sucumbíos y las provincias con menos recaudación son finalmente Morona Santiago , Orellana , Zamora , Pastaza , Napo ,y Galápagos.



Ilustración 2: Recaudación en (\$) del IACV periodo 2019. Adaptado del SRI.

Elaborado por: Daisy Zhirzhán

Al igual que la gráfica anterior, se encuentran en el mismo orden con la diferencia de los montos recaudados, estos son más altos al periodo anterior, teniendo así: Pichincha con un valor de \$ 35.468.348,00; Guayas con un valor de 25.117.720,00; Azuay con un valor de 9.045.960,00; Manabí con un valor de 7.370.156,00; Tungurahua con un valor de 5.641.515,00; EL Oro con un valor de 5.641.515,00 y teniendo similar recaudación en las provincias de Cotopaxi, Los Ríos, Loja, Chimborazo, Santo Domingo de los Tsáchilas, Imbabura, Cañar, Carchi, Bolívar, Santa Elena y Sucumbios y las provincias con menos recaudación son finalmente Morona Santiago, Orellana, Zamora, Pastaza, Napo, Galápagos.

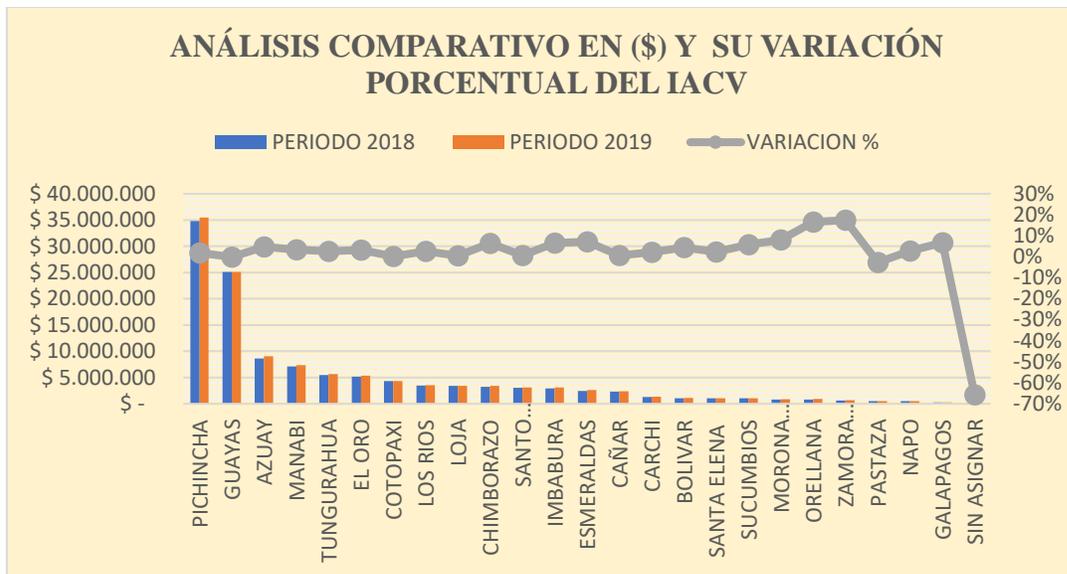


Ilustración 3: Análisis comparativo en (\$) y variación (%) del IACV.

Elaborado por: Daisy zhirzhan.

Al realizar el análisis de esta gráfica, entre los dos años, se revela que en el periodo 2019, tuvo mayor recaudación que en el 2018, es así hubo una mayor variación porcentual en las provincias de Orellana y Zamora Chinchipe, ambas con un 17% pues en el año 2018, contaban con valores recaudados de 781574,93 y 607808,08 mientras que para el siguiente año, aumentaron con valores de 910765 y 713932 respectivamente , la provincia de Morona Santiago tiene una variación porcentual del 8% ya que de 796529,58 paso a recaudar 860754,00 siguiéndole así con un 7% la provincia de Esmeraldas, que paso de recaudar 2451991,67 a 2629217 y con 6% las provincias de Chimborazo, Imbabura, y Sucumbíos y con una variación porcentual no tan alta las demás provincias que varían de 5% hasta 1%.

Tabla 3

Cumplimiento de meta de la recaudación nacional y variación nominal periodo 2018-2019 del IACV

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION VEHICULAR				
Meta Ene-Dic 2018	Recaudación Ene-Dic 2017	Recaudación Ene-Dic 2018	Cumplimiento meta	Variación Nominal 2018/2017
124.528	110.952	105.622	85%	-5%
Meta 2019	Recaudación 2018	Recaudación 2019	Cumplimiento meta	Variación Nominal 2019/2018
129.010	105.622	122.250	95%	16%

Fuente: Adaptado del SRI

Elaborado por: Daisy Zhirzhán

En esta gráfica, se puede apreciar la recaudación a nivel nacional en el periodo 2018 es de \$105.622 miles de dólares cuya meta planteada fue de \$124.528 cumpliéndose así en un 85% y con tan solo una variación nominal de -5% entre el año 2018 y 2017; es decir la recaudación fue menor.

En el periodo 2019, existe una recaudación a nivel nacional de \$122.250 miles de dólares cuya meta planteada fue de \$129.010 cumpliéndose así con un 95% y con una variación nominal de 16% entre el periodo 2019 y 2018; es decir la recaudación fue mayor.

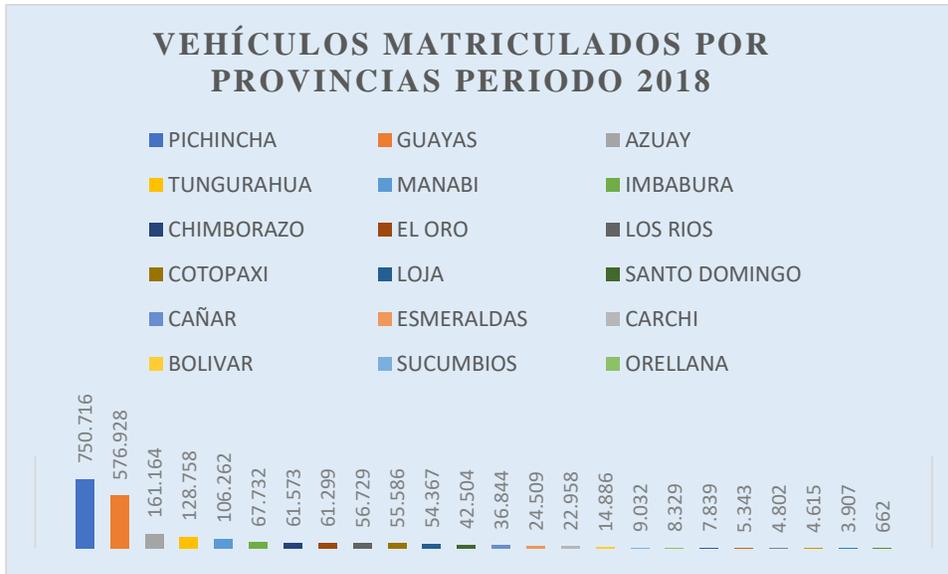


Ilustración 4: Vehículos matriculados por provincias periodo 2018
Fuente: Base de matriculación del Servicio de Rentas Internas (SRI), 2018
Elaborado por: Daisy Zhirzhán

Como apreciamos esta gráfica, tiene relación con la de la recaudación monetaria del Impuesto a la Contaminación Vehicular, ya que sigue siendo la más alta en la provincia de Pichincha con 750.716 vehículos matriculados, siguiéndole Guayas con 576.928 , en Azuay tenemos 161.164 ; Tungurahua cuenta con 128.758 y Manabí con 106.262 , Imbabura, Chimborazo, El Oro , y Los Ríos están dentro de los 60.000 vehículos matriculados y por muy debajo de este monto se encuentran las demás provincias y teniendo así a la menos vehículos matriculados con 662 que pertenece a la provincia de Cañar.

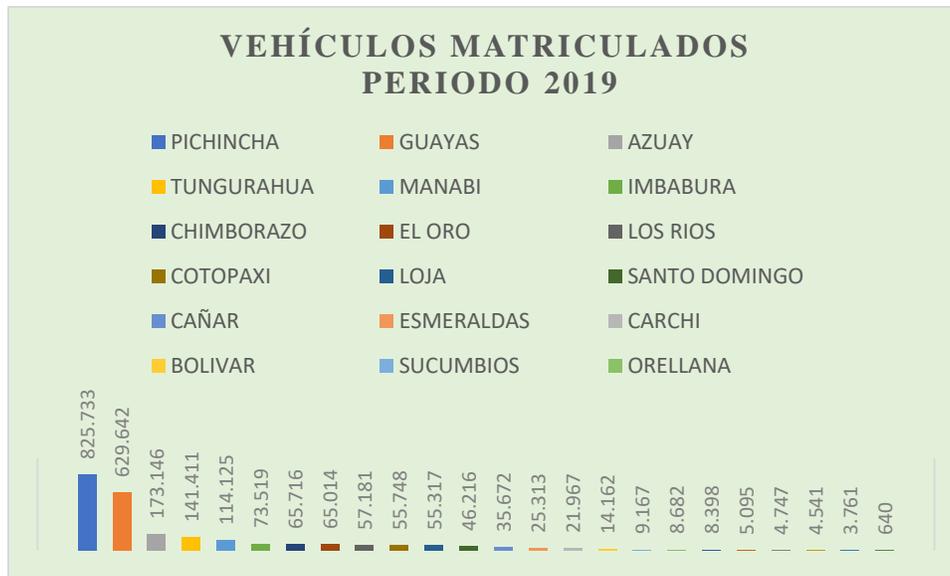


Ilustración 5: Vehículos matriculados por provincias periodo 2019
Fuente: Base de matriculación del Servicio de Rentas Internas (SRI), 2019
Elaborado por: Daisy Zhirzhán

En esta gráfica, se observa un incremento de vehículos matriculados, pero manteniéndose en el mismo orden de provincias que en la anterior gráfica tenemos a la provincia de Pichincha con 825.733 con más número de vehículos matriculados siguiéndole Guayas con 629.642, en Azuay tenemos 173.146, Tungurahua cuenta con 141.411 y Manabí con 114.411, y la de menor número de vehículos matriculados es la provincia de Cañar con 640 vehículos a lo largo del año 2019.

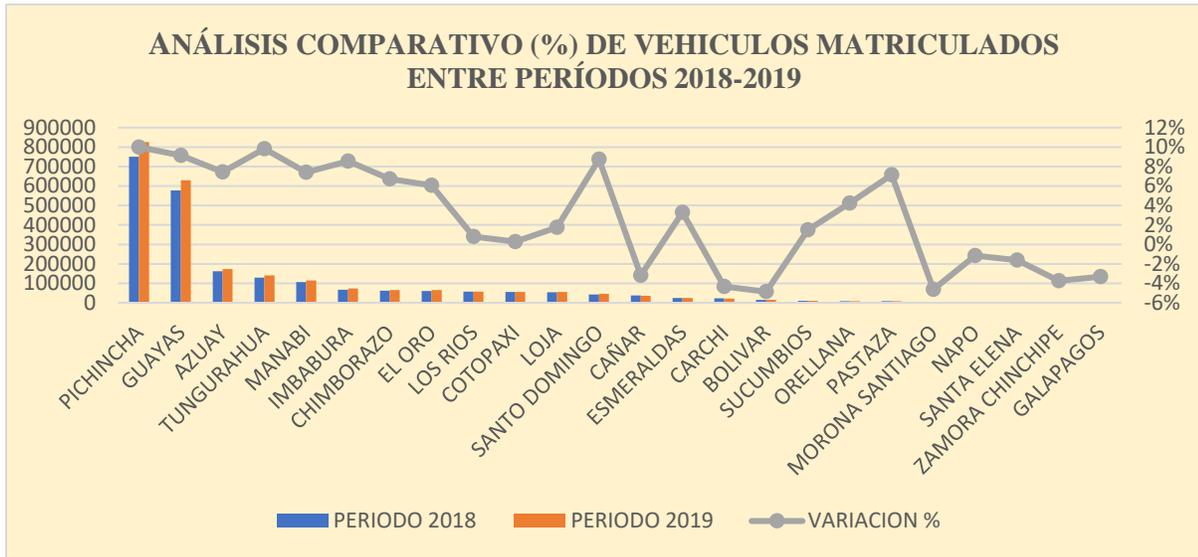


Ilustración 6: Análisis comparativo (%) de vehículos matriculados entre periodos 2018-2019
Elaborado por: Daisy Zhirzhán

Al realizar el análisis comparativo, entre estos dos años se puede apreciar un incremento en su mayoría en el periodo 2019, siendo así las provincias de Pichincha y de Tungurahua con una variación porcentual del 10% en número de vehículos matriculados con un 9% se encuentran Guayas, Imbabura y Santo Domingo con un 7% Azuay, Manabí, Chimborazo y Pastaza el decremento en la matriculación vehicular con un -5% se da en las provincias de Bolívar y Morona Santiago siguiéndole así con un -4% Carchi y Zamora Chinchipe con un 3% Cañar y Galápagos con un -2% Santa Elena y finalmente un -1% la provincia de Napo.

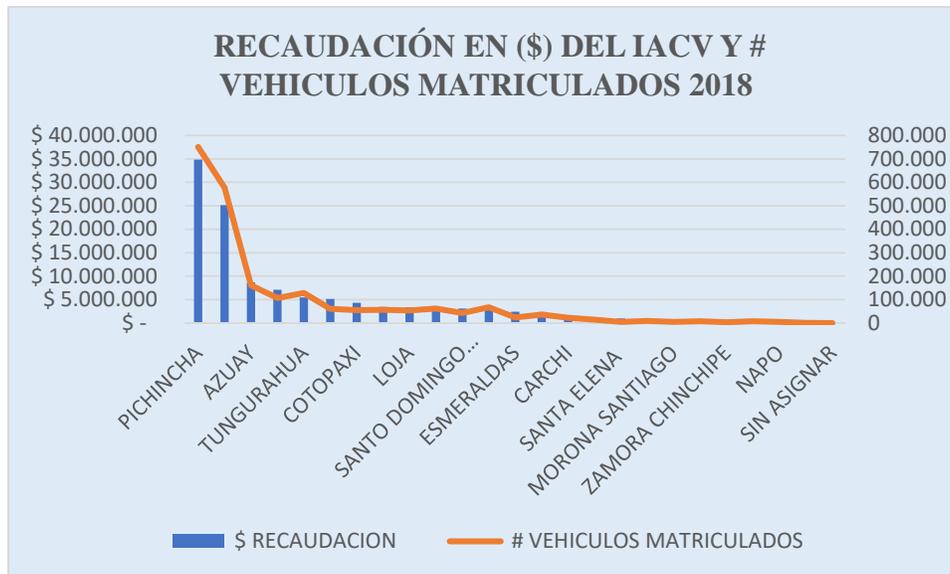


Ilustración 7: Análisis comparativo entre recaudación en (\$) del IACV y (#) de vehículos matriculados periodo 2018

Elaborado por: Daisy Zhirzhán

Como se puede apreciar en la gráfica las provincias que tienen mayor recaudación por Impuesto a la Contaminación Vehicular es la de Pichincha con un valor de \$ 34.827.129,67, y con un número de vehículos matriculados de 750.716 en segundo lugar tenemos a Guayas con un valor de \$25.128.260,92 y con 576.928 vehículos, en tercer lugar, la provincia de Azuay con un valor de \$8.641.993,02 en tercer lugar Manabí con un valor de \$7.129.293,31, con vehículos matriculados de 106.262, le sigue la provincia de Tungurahua con un valor de \$5.494.406,59, con 128.758 vehículos matriculados y este se diferencia a la anterior provincia con 22.496 vehículos sin embargo recibió menos recaudación, en cuanto a la provincia del Oro recaudo un valor de \$5.159.341,56 y cuenta con 61.299 vehículos matriculados, mientras que en algunas provincias se nota una diferencia entre los vehículos matriculados y su recaudación como es Imbabura y Chimborazo con 67732 y 61573 con vehículos matriculados respectivamente en las demás provincias el número de recaudación y el número de vehículos matriculados descienden pero se mantienen en equilibrio

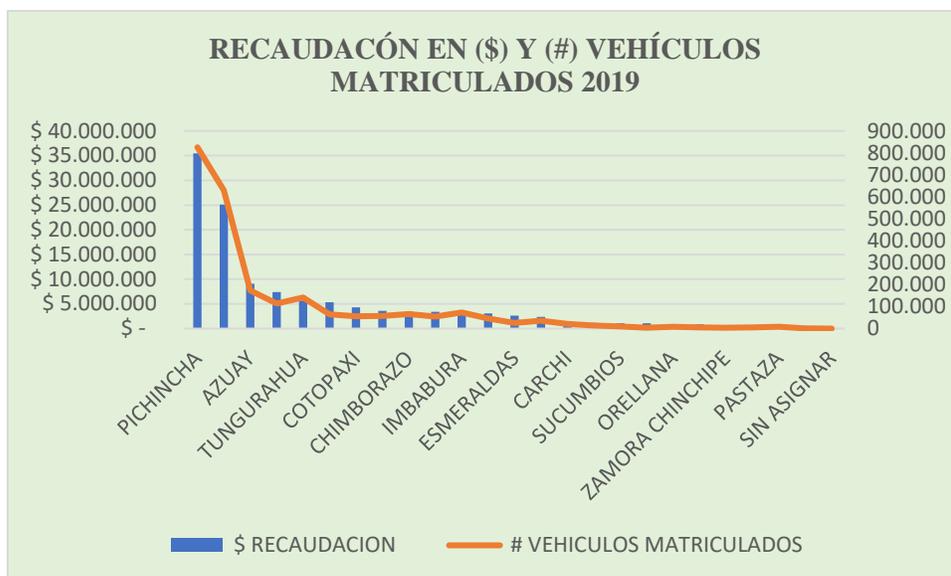


Ilustración 8: Análisis comparativo entre recaudación en (\$) del IACV y (#) de vehículos matriculados periodo 2019

Elaborado por: Daisy Zhirzhán

Como se puede apreciar en la gráfica las provincias que tienen mayor recaudación por Impuesto a la Contaminación Vehicular, es la de Pichincha con un valor de \$ 35.468.348,00, y con un número de vehículos matriculados de 825.733, en segundo lugar, tenemos a Guayas con un valor de \$25.117.720,00 y con 629.642 vehículos, Azuay con un valor de \$9.045.960,00 y 173.146 vehículos matriculados, Manabí con un valor de \$7.370.156,00 y con 114.125 vehículos ,Tungurahua con un valor de \$5.641.515,00 ,y con 141.411 vehículos matriculados que se diferencia con 27,286 de la anterior provincia sin embargo recibe menos recaudación que esta , EL Oro con un valor de \$ 5.322.653,00 y con un número de vehículos matriculados de 65.014 , existen los casos como el de las provincias de Imbabura , Chimborazo que cuentan con 73519 y 75616 respectivamente de vehículos matriculados sin embargo reciben menos recaudación en las demás provincias el número de recaudación y el número de vehículos matriculados descienden pero se mantienen en equilibrio pero con un aumento notable en cada cifra entre periodo y periodo.

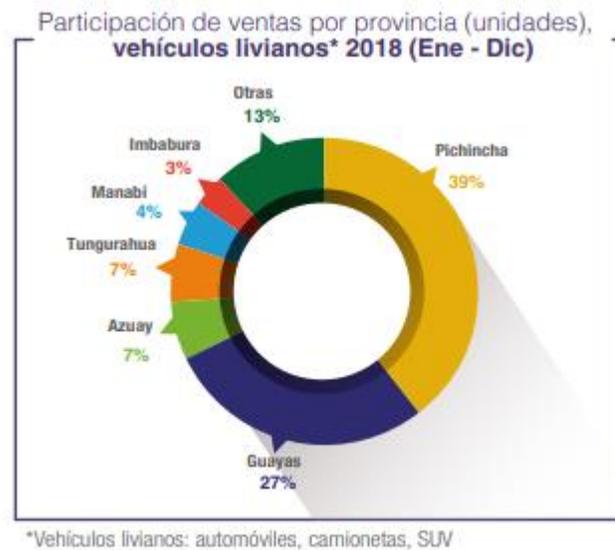
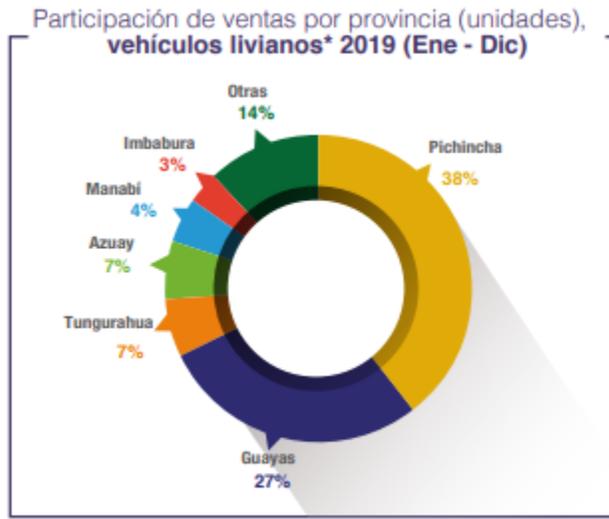


Ilustración 9: Participación de ventas por provincias (unidades) de vehículos livianos 2018 (Ene-Dic)
Fuente: (Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2018)

En esta gráfica se puede apreciar que en la provincia de Pichincha existen más ventas de vehículos livianos, que en las demás provincias con un 39% seguido de la provincia de Guayas con un 27%, existe una igualdad en ventas en la provincia de Azuay y Tungurahua con un 7%, con un 4% y 3% Manabí e Imbabura respectivamente y sumando un total de 13% en las provincias restantes.



*Vehículos livianos: automóviles, camionetas, SUV

Ilustración 10: Participación de ventas por provincias (unidades) de vehículos livianos 2019 (Ene-Dic)

Fuente: (Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2019)

En esta gráfica, se evidencia similitud en cuanto a la venta de vehículos livianos por provincias, con leves diferencias como en la provincia de Pichincha, que ha disminuido en sus ventas un 1% y las demás se han mantenido con un igual porcentaje a lo largo de todo el periodo 2019, sin embargo, ha incrementado un 1% en las demás provincias.

CAPÍTULO 3

DEROGATORIA DEL IMPUESTO VERDE

3.1 Definiciones

El poder ejecutivo presenta a la asamblea el 30 de mayo el proyecto de “Ley Derogatoria al Impuesto a la Contaminación Vehicular”, luego que el Presidente de la Republica Lenín Moreno, anunciará su eliminación el 24 del mismo mes.

El 29 de mayo la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, aprueba el informe para un primer debate en donde estuvieron presentes 25 legisladores.

La comisión, incluye en este informe pensando en la ciudadanía, disposiciones para quienes aún mantenían deudas al año 2019 y el 3 de julio se aprueba el mismo; para llevarse a cabo un segundo debate y con estas modificaciones, se aprueba el proyecto de “Ley Derogatoria al Impuesto a la Contaminación Vehicular” el 9 de julio.

Se presenta en total, seis objeciones parciales al proyecto de ley por parte del mandatario, con fecha 7 de agosto, mismas, que se detallaran a continuación y que los asambleístas, al realizar el análisis de estas procedieron a dar su veredicto, siendo así 86 votos a favor, 22 abstenciones y 1 solo voto en contra, con fecha 15 de agosto.

1 Objeción: “**Artículo 3.-**En la disposición transitoria tercera de la ley del régimen tributario interno incluida con el artículo 16 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, añádase los siguientes párrafos:

Para iniciar un trámite de chatarrización no será requisito previo para la cancelación de obligaciones pendientes por el impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Una vez culminado el trámite de chatarrización respectivo, las obligaciones pendientes por concepto del referido impuesto se declararán extinguidas.

Los contribuyentes que se acojan al proceso de chatarrización podrán importar un vehículo eléctrico nuevo libre de pago de derechos arancelarios.”. (República del Ecuador , 2019, p. 1)

Es así que, de acuerdo al contexto antes mencionado se especifica que, se puede importar un solo vehículo y esto se dará solo tras acogerse al proceso de chatarrización y que no se haga mal uso de esto, pues, puede darse la situación en la que el ciudadano importe vehículos eléctricos, sin pagar los impuestos que conciernen al caso ,también hace referencia a que se cambia el término “derechos arancelarios” en vez de “impuestos”, ya que esta es la terminología correcta, si no se podría perder de este beneficio, que consta artículo 108 del código orgánico de la producción comercio exterior e inversiones.

2 Objeción “Artículo 4.- Remisión de intereses, multas y recargos. – Se dispone la remisión del 100% de intereses, multas y recargos derivados del saldo de las obligaciones determinadas y/o pendientes de pago, correspondientes al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y a la tasa del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito, conforme a los términos y condiciones establecidas en la presente Ley y la resolución que para el efecto emita el Servicio de Rentas Internas y el ente regulador competente en materia de tránsito.

Podrán acogerse a la remisión prevista en este artículo, las obligaciones que se encuentren determinadas y/o pendientes de pago a la fecha de publicación de la presente Ley en el Registro Oficial. No podrá alegarse pago indebido o en exceso respecto de las obligaciones tributarias pagadas con anterioridad a la vigencia de la presente Ley, por concepto del Impuesto a la Contaminación Vehicular.”. (República del Ecuador , 2019, p. 2)

Esta objeción menciona a que se toma esta medida, para no afectar al presupuesto general del estado que ya se encontraba establecido, y que los ciudadanos que hayan pagado en exceso o hayan realizado un pago indebido no podrán presentar una solicitud para devolución.

3 Objeción: “Artículo 5.- Plazo de la remisión. - Para beneficiarse de la remisión del cien por ciento (100%) de intereses, multas y recargos conforme a los dispuesto en el artículo 4, los sujetos pasivos podrán:

- a) Pagar hasta el 27 de diciembre del 2019, el 100% del saldo del capital adeudado; o,
- b) Concluido el plazo anterior, deberán pagar en el plazo de tres (3) años el saldo del capital adeudado, conforme se señala en el siguiente artículo.” (República del Ecuador , 2019, p. 3)

El texto alternativo presentado en esta objeción, es con el mismo fin del anterior que hace referencia a cerrar el año fiscal 2019, sin afectación al presupuesto general del estado proponiéndose así, una nueva fecha de 27 de diciembre y no al 31, como estaba planteado y esta sería fecha límite para pagar el capital adeudado en las formas que se explican en los dos literales.

4 Objeción: “Artículo 6.- Plan excepcional de pago. - El plan de pago al que hace referencia el literal b) del artículo anterior, se aplicará una vez concluido el plazo determinado en el literal a) del mismo artículo anterior, en cuotas anuales por el plazo de tres (3) años conforme las condiciones, requisitos y procedimientos que para el efecto establecen el Servicio de Rentas Internas y el ente regulador competente en materia de tránsito.

Los valores determinados e impagos del Impuesto a la Contaminación Vehicular correspondientes al año 2019, tendrán una rebaja del 50% del valor a pagar, otorgándose así a los contribuyentes las mismas condiciones que se encontraban vigentes en el año 2018, en virtud de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Régimen Tributario Interno, agregada por el artículo 16 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

La mora mayor a 90 días en el pago de una de las cuotas, dará lugar a que se deje insubsistente la remisión contemplada en esta Ley, debiéndose proceder el cobro de la totalidad de lo adeudado, incluyendo intereses, multas y recargos, de conformidad con lo establecido en esta Ley; y, los pagos parciales que se hubieren realizado, se imputarán conforme a las reglas generales contenidas en el Código Tributario.” (República del Ecuador , 2019, p. 4)

Esta objeción se da, ya que menciona a las “facilidades de pago” presentando un texto alternativo llamado “plan excepcional de pago” ;pues el anterior término se puede mal interpretar por los ciudadanos, al pensar que se está excluyendo la remisión de valores pendientes del año 2019 y aclarar que con esto se pretende emular la reducción del (50%) que se estableció en el año 2018 y finalmente que al tratarse de un impuesto anual el capital se dividirá en tres cuotas anuales , y siendo

la fecha límite el 27 de diciembre y que se debe contemplar la mora de 90 días desde la primera cuota no pagada.

5 Objeción: “Artículo 7.- Suspensión de procesos coactivos. – La autoridad tributaria suspenderá de oficio a los procesos de cobro, incluidos a los coactivos, que se hubieren iniciado en contra de los contribuyentes que se acojan al proceso de remisión de intereses, multas y recargos, de sus obligaciones pendientes de pago, correspondiente al Impuesto a la Contaminación Vehicular, conforme a las reglas que se establecen en esta Ley y en el Código Tributario.” (República del Ecuador , 2019, p. 5)

El texto antes mencionado, hace referencia a los procesos coactivos, es decir que tienen por objeto, el cobro rápido de lo que se le adeuda al Estado y a sus instituciones y se cambia el término de “solicitado” a la palabra “acogerse” ya que no habrá solicitud alguna para este proceso por parte del contribuyente.

6 Objeción: “Artículo 8.- Extinción de obligaciones vencidas. - El Servicio de Rentas Internas dará de baja el oficio y de pleno derecho, las obligaciones vencidas correspondientes al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y al Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados, una vez que se haya verificado que han transcurrido los plazos establecidos. (República del Ecuador , 2019, p. 5)

El texto alternativo en esta objeción es para, aclarar que las acciones de cobro de las obligaciones pendientes de pago, dentro de los plazos de prescripción que de acuerdo al artículo 55 del Código Tributario menciona que:

Los créditos tributarios y sus intereses, así como de multas por incumplimiento de los deberes formales, prescribirá en el plazo de cinco años, contados desde la fecha en que fueron exigibles; y, en siete años, desde aquella en que debió presentarse la correspondiente declaración, si ésta resultare incompleta o si no se la hubiere presentado y que cuando se conceda facilidades para el pago, la prescripción operará respecto de cada cuota o dividendo, desde su respectivo vencimiento.

(Codigo Tributario , 2018, p. 15)

Después de expuesto este finalmente se aclara que esté de acuerdo al “**Artículo 8 Extinción de obligaciones vencidas**, no operará en los casos en los que el inicio del proceso coactivo hubiese interrumpido la prescripción, es decir se hubiese iniciado dentro de los plazos establecidos en el artículo 55 referido anteriormente.

3.2 Causas

Tabla 4

Ejemplificación del cálculo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

MARCA	CHEVROLET SILVERADO
AÑO DEL MODELO	2002
TIPO	CAMIONETA
CILINDRAJE DEL VEHÍCULO	5300

Elaborado por: Daisy Zhirzhán

DESARROLLO:

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

Donde:

B = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

T = valor de imposición específica

F A= Factor de Ajuste

CÁLCULO:

$$IACV = [(5300 - 1500) 0.35] (1+0.10)$$

$$IACV = 1463$$

Con descuento 80% por disposición transitoria IACV= 1170,40 en el año 2012.

CÁLCULO:

$$\text{IACV} = [(5300 - 1500) 0.35] (1+0.15)$$

$$\text{IACV} = 1529,50$$

Con descuento 50% por disposición transitoria IACV= 764,75 en el año 2018.

CÁLCULO:

$$\text{IACV} = [(5300 - 1500) 0.35] (1+0.15)$$

$$\text{IACV} = 1529,50$$

Con descuento 100% por disposición transitoria IACV= 1529,50 en el año 2019.

Al realizar esta ejemplificación del cálculo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, de una camioneta marca Chevrolet silverado año 2002, con un cilindraje de 5300, tomando en cuenta que desde el año 2012 hasta el 2014, rigió descuentos de hasta el 80%, el dueño del vehículo debía pagar un impuesto de \$1170,40 en un principio de la ley ; cambiando a partir del año 2015 hasta el 2018 , al beneficiario se le otorgo una rebaja de 50% , teniendo así que pagar un valor de \$ 764,75 y a partir del año 2019 los propietarios debían pagar junto al valor de la matrícula ese tributo por completo es decir el 100% con un valor a pagar en este caso de \$1529,50 ; viéndose así que, entre más cilindraje del vehículo y más años de antigüedad mayor sería el impuesto a pagar ; con todo esto se dio protestas que mostraban las molestias de los contribuyentes, no solo en las calles de Quito ,Guayaquil y Cuenca; sino también a través de redes sociales y radios locales, contra estas nuevas tarifas; puesto que los valores a pagar eran muy altos y los ciudadanos pedían la eliminación de éste cuanto antes, pues existían muchos casos, como autos que, fueron robados o vendidos hace 30 años , pero estos acontecimientos, nunca fueron

registrados por la autoridad competente ,como este existían muchos casos específicos que daban pie a análisis de la magnitud del perjuicio que se causaba a los contribuyentes.

Se dio también, pronunciamiento por parte de la defensoría del pueblo ante todos estos sucesos, ya que es esta Institución Nacional de Derechos Humanos y de la Naturaleza cuya función es la de, garantizar a los ecuatorianos un ambiente sano y sobre todo equilibrado para un buen vivir, aplicando políticas públicas que contribuyan al medio ambiente y que al realizar un análisis, mostró su preocupación como el de los ciudadanos, pues en cuanto al estudio de principio de Ley al IACV establece que: “quien contamina paga “ ; y ésta implica el cilindraje y la antigüedad del vehículo, mas no a las emisiones contaminantes que estos generen ; y que por otro lado la finalidad de este impuesto ya que son ambientales, debería ir su recaudación destinada al mantenimiento de políticas públicas, lo cual, no se especifica en esta norma acerca de cuál es su destino y por lo que la defensoría del pueblo concluye que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, debería haberse aplicado a todos los vehículos ya que estos sean cual sean contaminan al medio ambiente y lo que sobresale, es que por el afán a lograr cumplir con este tributo; los deudores se limitaron el acceso a otro tipo de derechos que son básicos y esenciales como los económicos, sociales y culturales, como trabajo, salud, educación, vivienda entre otros.

Y pidió, que sea tomado en cuenta todos estos puntos antes mencionados, para su eliminación, además; que hace una petición a la contraloría general del estado que hagan uso de sus competencias, como es el de investigar cuál ha sido el uso y el destino recaudaciones de este impuesto hasta la actualidad.

Los legisladores enfatizaron que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, al momento de su creación era ilegítimo e inconstitucional , ya que entró en vigencia formando parte de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, en el gobierno del

economista Rafael Correa ex mandatario del país, pues la misma no fue tratada por la Asamblea Nacional y no tuvo el debido debate, no fue aprobado ni tampoco modificado o archivado dentro del plazo a lo que corresponde el artículo 140 de la Constitución de la República del Ecuador.

A lo que en respuesta a lo antes mencionado, el ex presidente alega es que este proyecto de ley, fue calificado de una manera urgente en materia económica y fue remitido a la Asamblea Nacional mediante oficio con la fecha 24 de octubre del 2011, para que se realice el trámite legal que corresponda; pero esta institución misma que es encargada de aprobar las leyes del país formado parte 137 asambleístas y 12 comisiones permanentes hasta la actualidad, no logró tramitar el proyecto de ley durante los 30 días que está estipulado en el artículo 140 en el cual se manifiesta lo siguiente:

Art. 140.- La Presidenta o presidente de la República podrá enviar a la Asamblea Nacional proyectos de ley calificados de urgencia en materia económica. La Asamblea deberá aprobarlos, modificarlos o negarlos dentro de un plazo máximo de treinta días a partir de su recepción.

El trámite para la presentación, discusión y aprobación de estos proyectos será el ordinario, excepto en cuanto a los plazos anteriormente establecidos. Mientras se discuta un proyecto calificado de urgente, la Presidenta o Presidente de la República no podrá enviar otro, salvo que se haya decretado el estado de excepción.

Cuando en el plazo señalado la Asamblea no apruebe, modifique o niegue el proyecto calificado de urgente en materia económica, la Presidenta o Presidente de la República lo promulgará como decreto-ley y ordenará su publicación en el Registro Oficial. La Asamblea Nacional podrá en cualquier tiempo modificarla o

derogarla, con sujeción al trámite ordinario previsto en la Constitución.
(Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 55)

Sin embargo, el ex mandatario deja como constancia en el documento que fue amparado en disposición constitucional que contiene este artículo 140 y 62 de la ley orgánica de la función legislativa, es así que remitiéndose a esto promulgo como decreto de ley.

Otra de las razones por las que se considera que la norma no cumplió el objetivo de mitigar la contaminación ambiental, es que el impuesto sólo aplicó a 2,8 millones de vehículos, es decir el 17% del parque automotor del país.

Y finalmente según algunos asambleístas argumentaron los recursos que se lograron recaudar, no se destinaron para compensar el daño al medio ambiente y era inaplicable para personas con escasos recursos monetarios, quienes como consecuencia obtuvieron deudas que no pudieron pagar.

3.3 Efectos

Como se hizo el análisis en el capítulo 2 de la presente investigación, en cuanto al análisis comparativo y la variación porcentual de la recaudación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, entre los periodos 2018 y 2019, que concluyo que en el segundo periodo existió más recaudación en algunas provincias del Ecuador, teniendo así un porcentaje de captación de dinero del 17% y del estudio de los vehículos matriculados también existió una variación porcentual del 10% para el segundo periodo, es decir tiene una relación directa.

Tomando en cuenta el contexto anterior se puede decir que , toda acción tiene una reacción; ya que existirán consecuencias a corto y largo plazo, tras la derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, pues afecta directamente al Presupuesto General del Estado(PGE),

pues no se recaudarán montos como antes, como en el caso del periodo 2018, valores de hasta \$119.487.409,40 y para el año de 2019 ,se logró recaudar un valor aún más alto de \$122.269.819,00 montos que se dejarán de percibir y, pues como se manifiesta en el registro oficial de la Ley del IACV, las finalidades de los tributos serían destinados, para la elaboración de hospitales, escuelas, carreteras , entre otras y así como también la política tributaria promoverá redistribución como reciprocidad e intercambio entre la sociedad , estimular empleo , la producción tanto de bienes como servicios y que el destino de estos generen en los ciudadanos un incentivo en tomar conciencias tanto ecológicas , sociales y económicas que sean responsables .

Según datos del Banco Central del Ecuador en el año 2018, la recaudación de los tributos ha sido de 15.421,70 millones de dólares y que en el año 2019 al mes de junio, tienen un valor de 7698,90 millones de dólares, existiendo una diferencia de 7.722,80 millones de dólares, en tan solo un año con una variación porcentual de un 50%, es decir, hasta antes de la eliminación del Impuesto a la Contaminación Vehicular, la economía del país se ha visto drásticamente afectada, sin contar con este factor, que hizo que los próximos meses se dé una recaudación mucho menor a la mencionada y como consecuencia una brecha más grande en su variación porcentual, lo que claramente afecta al (PGE), lo cual altera sus funciones como la ejecución de programas de inversión.

En cuanto al Producto Interno Bruto del país (PIB), el Banco Central del Ecuador, presenta las cifras en comparación con el periodo 2018 este creció un 0,30% en el segundo trimestre del 2019, sin embargo, para para el tercer trimestre decreció en 1% en los periodos que van entre julio y septiembre.

Según la fuente del Banco Central para el año 2018, los gastos de consumo que ejecuta el gobierno general del Ecuador, para satisfacer a la población que engloba (administración pública,

defensa, seguridad interna y externa, etc.) e individuales (salud y educación), experimentaron un crecimiento del 2.9% en comparación al año 2017, en consecuencia al incremento del 13.1% por la compra de bienes y servicios en lo que refiere al sector social, mientras que para el año 2019, experimenta una baja frente al periodo anterior de un 2.4% ya que disminuyó la compra de bienes y servicios y baja de 1,6% de remuneraciones, lo cual llevo a tomar ajustes por parte del gobierno, para no afectar así, el desarrollo del plan en cuanto a la prestación de servicios a la ciudadanía.

Desde el anuncio que se dio por parte del mandatario actual del Ecuador Lenín Moreno, en darse la derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, ha causado varias posturas, por un lado están los defensores de su existencia y por el otro hay quienes estuvieron de acuerdo, ya que argumentan que el impuesto, no ha cumplido con su propósito, que era el de en su posibilidad disminuir el daño que se manifiesta en el medio ambiente con la contaminación del aire de los vehículos , ya que en el Ecuador según estudios realizados en Latinoamérica y dentro del mismo esta que la categoría de transporte ocupa el primer lugar en las emisiones de gas con el 45,16% de efecto invernadero a la atmosfera y es en base a esto que defendían su decisión de continuar con el impuesto ya que es una herramienta necesaria para que ayude a disminuir estos valores .

Por otra parte, hay argumentos que mencionan que se “preman” a los contribuyentes que no han cumplido con sus obligaciones de pago a tiempo y mientras tanto castigan a quienes estuvieron al día con el pago del impuesto o que a su vez ya acordaron facilidades de pago antes de su derogatoria.

Conclusiones

- El motivo de la creación de los impuestos ambientales, en nuestro país fue incentivar a los ciudadanos a preservar el medio ambiente, a través de la implementación de políticas económicas ambientales.
- Los impuestos ambientales, tienen como característica fundamental la finalidad extrafiscal; esto quiere decir que su principal objetivo, es el de concientizar a la sociedad, en este caso de la importancia de la naturaleza; sin perder su esencia recaudatoria, es así que el impuesto a la contaminación vehicular, no ha cumplido con su función, pues por un lado esto no fue suficiente para cambiar conductas contaminantes por parte de la ciudadanía y no fue una respuesta efectiva para frenar la polución.
- Después de hacer el análisis del Impuesto a la Contaminación Vehicular se concluye que constituyó un gasto adicional para los contribuyentes y en muchos de ellos causó que dejaran de lado los servicios que son primordiales para una vida digna y que forman parte de sus derechos como es educación, salud, vivienda y alimentación.
- Hasta la actualidad no se conoce cuál ha sido el destino de la recaudación impuesto a la contaminación vehicular, por lo que se concluye que no cumplió con su doctrina, ya que estos montos no se evidencian que hayan sido direccionados para el cuidado y remediación de los daños al medio ambiente.
- Finalmente, tras la derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se dejará de percibir los montos que éste proporcionaba al estado ecuatoriano y que claramente afectará al presupuesto general del país y tendrán otras repercusiones ya sea a corto, mediano o largo plazo ya que genera dudas de cómo se llenará ese vacío fiscal a un futuro.

Recomendaciones

- Se recomienda al estado ecuatoriano cuidar el medio ambiente, a través de verdaderas políticas integrales, de tal forma que tanto el ciudadano y el ecosistema se mantengan en equilibrio, buscando alternativas en cuanto a la producción y el consumo, ya que, para esto, es necesario el desgaste de los recursos naturales para brindar tanto productos y servicios, lo que ha generado impactos negativos a la naturaleza.
- Se recomienda a la universidad que incluya en la malla curricular una materia relacionada con la tributación verde; para así tanto profesionales y estudiantes de las carreras Contabilidad Superior, se centren en temas de investigación relacionados con el cuidado del medio ambiente, a través del uso de instrumentos fiscales y así crear conciencia de la importancia de la misma, con el fin de poder transmitir estos conocimientos al sector empresarial sobre el daño ambiental que producen determinadas actividades del mismo.
- Promover la cultura a la ciudadanía de preservar el ecosistema mediante la inversión en campañas, con el fin de capacitar de la manera de cómo podemos reducir contaminación ambiental ya sea con el uso de los vehículos, para las industrias a buscar medios y tecnologías que les permitan tener buenos resultados en sus actividades sin que estas afecten al entorno y sobre todo como sociedad en general, para que cuidemos el lugar en donde vivimos, para así mejorar la calidad de vida presente y sobre todo para nuestras futuras generaciones y tener un desarrollo sostenible del país.

Bibliografía

- Almeida, M. D. (Noviembre de 2014). *Estudios del Cambio Climático en América Latina*.
Obtenido de Política Fiscal en favor del Medio Ambiente en el Ecuador :
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37433/1/S1420714_es.pdf
- Amoroso, X. (Julio de 2014). *Tributación ambiental: caso de Ecuador*. Obtenido de
<https://www.oecd.org/tax/tax-global/Session-3-Ecuador.pdf>
- Asamblea Nacional. (10 de Julio de 2019). *Proyecto de ley derogatoria al impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde)*. Obtenido de
<http://ppless.asambleanacional.gob.ec/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/e012537a-4fdf-40c3-9231-cf1d6cb6fe36/Texto%20Aprobado%20en%20el%20Pleno%20de%20la%20Asamblea%20-%20Enviado%20a%20Presidencia.pdf>
- Asociación de empresas automotrices del Ecuador . (19 de Enero de 2019). *Sector Automotor en cifras*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/01/boletin%2028%20espanol%20resumido.pdf>
- Codigo Tributario* . (21 de Agosto de 2018). Obtenido de <https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literal-a2/CODIGO%20TRIBUTARIO.pdf>
- Constitución de la República del Ecuador . (20 de Octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador* . Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Cordero, M. (2018). *Estudio de la aplicación de impuestos ambientales en el Ecuador* . Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/7731/1/13538.pdf>
- El Telégrafo. (20 de Junio de 2011). *El impuesto ambiental*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/columnistas/15/el-impuesto-ambiental>

- Fanelli, M., Jiménez, J., & Azcúnaga, I. (Diciembre de 2015). *Estudios del cambio climático en América Latina*. Obtenido de La reforma fiscal ambiental en América Latina : https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39782/S1501147_es.pdf;jsessionid=D6FE89363E0C48F48A78F6FBAA1A5356?sequence=1
- Gonzales, N. A. (2016). ANÁLISIS ECONÓMICO Y SOCIAL POR LA APLICACIÓN DE IMPUESTOS. *Revista de la Facultad de Ciencias Contables*, 114.
- Murillo, C. (2018). “*Los impuestos ambientales en La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno: Efectividad en torno a su finalidad extra fiscal*”. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/30373/1/Monograf%C3%ADa.pdf>
- Oliva, N., Rivadaneira, A., Serrano, A., Carrillo, S., & Cadena, V. (Abril de 2011). *CEF*. Obtenido de Impuestos Verdes: ¿una alternativa viable para el Ecuador?: https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16792/mod_page/content/45/2011-07.pdf
- Paguay, P. (Marzo de 2019). “*LA RECAUDACION TRIBUTARIA DEL IMPUESTO VERDE Y SU APORTE AL MEDIO AMBIENTE EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS. PERIODO 2016-2018*”. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/38585/1/T-PAGUAY%20RODRIGUEZ%20PEDRO%20ANDRES.pdf>
- Pitrone, F. (2014). Definiendo los “Impuestos Ambientales”: Aportes desde el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. *Revista ius et veritas*, 81.
- Presidencia de la República . (21 de Agosto de 2018). *Código orgánico del ambiente* . Obtenido de <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/Codigo-Organico-del-Ambiente.pdf>
- República del Ecuador . (7 de Agosto de 2019). *Proyecto de ley derogatoria al impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde)*. Obtenido de

<https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/private/asambleanacional/filesasambleanacionalnameuid-29/Leyes%202013-2017/813-fvillamar-hcastanier/op-der-imp-amb-07-08-2019.pdf>

República, P. d. (24 de Noviembre de 2011). *Registro Oficial N° 583 Órgano del gobierno del Ecuador* . Obtenido de

[file:///C:/Users/MI%20PC/Downloads/Ley%20del%20Impuesto%20Ambiental%20a%20la%20Contaminaci%C3%B3n%20Vehicular%20\(IACV\)%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/MI%20PC/Downloads/Ley%20del%20Impuesto%20Ambiental%20a%20la%20Contaminaci%C3%B3n%20Vehicular%20(IACV)%20(2).pdf)

SRI. (s.f.). *Ambiental a la Contaminación Vehicular*. Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-ambiental-a-la-contaminacion-vehicular1>