



Pontificia Universidad  
Católica del Ecuador | Sede  
Ambato

**ESCUELA DE JURISPRUDENCIA**

**Tema:**

**LA CAPACIDAD CONTRIBUTIVA Y EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA  
CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV)**

**Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de abogado**

**Línea de investigación:**

**POLÍTICA Y DERECHO PARA LA PARTICIPACIÓN SOCIAL Y EL  
ESTABLECIMIENTO DE LAS RELACIONES JUSTAS**

**Autor:**

**XAVIER ALEXANDER PÉREZ DÍAZ**

**Director:**

**DR. MG, MENTOR MARCELO MELÉNDEZ TORRES**

**Ambato – Ecuador**

**Septiembre 2021**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE AMBATO**

**HOJA DE APROBACIÓN**

**Tema:**

**LA CAPACIDAD CONTRIBUTIVA Y EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV)**

**Línea de investigación:**

Política y derecho para la participación social y el establecimiento de las relaciones justas.

**Autor:**

Xavier Alexander Pérez Díaz

Mentor Marcelo Meléndez Torres. Dr. Mg

**CALIFICADOR**

f. 

Mayra Cristina Mena Mena. Ab.

**CALIFICADOR**

f. 

Eduardo Antonio Paredes Paredes. Ab. Mg

**CALIFICADOR**

f. 

Edgar Santiago Morales Morales. Ab. Mg.

**DIRECTOR ESCUELA DE JURISPRUDENCIA**

f. 

Hugo Rogelio Altamirano Villarroel. Dr.

**SECRETARIO GENERAL PUCESA**

f. 

**Ambato - Ecuador**

**Septiembre 2021**

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo: **XAVIER ALEXANDER PÉREZ DÍAZ**, con **CC. 1804326831**, autor del trabajo de graduación intitulado: “LA CAPACIDAD CONTRIBUTIVA Y EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV)”, previa a la obtención del título profesional de **ABOGADO**, en la escuela de **JURISPRUDENCIA**.

- 1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
- 2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad

Ambato, septiembre 2021



**XAVIER ALEXANDER PÉREZ DÍAZ**

**CC. 1804326831**

## DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedico a Dios por ser el pilar fundamental en mi vida y ser quien siempre guía y cuida mi camino.

A mi familia, en especial a mis abuelitos Marina y Efraín quienes tristemente partieron este año, y a quienes han creído en mí y en todas mis metas que me propuesto superar.

## AGRADECIMIENTO.

A mis padres Fernando e Isabel, mis mentores tanto en lo académico como en lo emocional, que han dado todo lo necesario a sus hijos para poder salir adelante.

A todos aquellos que, con sus buenos deseos y anhelos han dedicado palabras de aliento y ánimo hacia mi persona.

## RESUMEN

El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, vigente desde el año 2012 hasta el 2019, recaudó cerca de 900 millones de dólares según el Ministerio de Finanzas durante el tiempo en que estuvo vigente, este fue un tributo que gravaba la contaminación del aire producida por los vehículos motorizados, todo en base a una fórmula específica que tomaba en cuenta dos parámetros principalmente, los cuales son el cilindraje y el año del vehículo, la cual arroja un valor determinado a pagar al momento de la matriculación, los principales afectados por este tributo fueron los dueños de los vehículos de mayor cilindraje, a partir de los 3500 cc, puesto que el factor de ajuste los “castigaba” por así decirlo, con altas cuantías de dinero a pagar, vulnera totalmente el principio de la capacidad contributiva en favor de ellos, además hay que tomar en cuenta que estos dos factores considerados para este cálculo no cuentan con el aval técnico suficiente para servir de referencia para medir la contaminación producida por un vehículo; por último la finalidad de este impuesto como algunos otros era de regular una conducta, y esta era incentivar la compra y el uso de vehículos de menor cilindraje y mayor tecnología, sin embargo solamente cumplió con el objetivo de recaudar recursos que no se sabe con certeza a donde los destinó el Estado.

### **Palabras Claves:**

Capacidad contributiva, contaminación vehicular, impuestos ambientales, vehículos, medioambiente.

## ABSTRACT

The Environmental Tax on Vehicle Pollution, in force from 2012 to 2019, raised about 900 million dollars according to the Ministry of Finance during the time it was in force, this was a tribute that levied the air pollution produced by the motorized vehicles, all based on a specific formula that took into account two main parameters, which are the cylinder capacity and the year of the vehicle, which yields a certain value to be paid at the time of registration, the main affected by this tax were the owners of vehicles with a larger cylinder capacity, starting at 3,500 cc, since the adjustment factor “punished” them, so to speak, with high amounts of money to pay, totally violating the principle of taxable capacity in their favor. In addition, it must be taken into account that these two factors considered for this calculation do not have sufficient technical endorsement to serve as a reference to measure the pollution produced by a vehicle; Finally, the purpose of this tax, like some others, was to regulate behavior, and this was to encourage the purchase and use of vehicles with lower cylinder capacity and higher technology. However, it only met the objective of collecting resources that is not known with certainty where the State assigned them.

### **Keywords:**

*Tax capacity, vehicular pollution, environmental taxes, vehicles, environment.*

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN .....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN .....	vi
ABSTRACT .....	vii
ÍNDICE.....	viii
INDICE DE TABLAS.....	x
INDICE DE ILUSTRACIONES .....	x
INTRODUCCIÓN:.....	1
CAPÍTULO I: ESTADO DEL ARTE .....	4
<b>1.1.- La capacidad contributiva aplicada en el ámbito tributario .....</b>	<b>4</b>
1.1.1.- Definición:.....	4
1.1.2.- La capacidad contributiva como principio del Derecho Tributario Ecuatoriano. .	4
1.1.3.- Relación entre la capacidad contributiva y el principio de proporcionalidad. ....	6
1.1.- Principio ambiental “El que contamina, paga” y el IACV .....	6
<b>1.2.- Recuento de los impuestos ambientales relacionados a vehículos: .....</b>	<b>9</b>
1.2.1.- Importancia de los impuestos ambientales.....	9
1.2.2.- Historia de los impuestos ambientales vehiculares a través del tiempo.....	10
1.2.3.- Actualidad de los impuestos ambientales vehiculares .....	12
1.2.4.- Impuestos ambientales dentro del Ecuador:.....	13
<b>1.3.- Factores influyentes en los niveles de contaminación vehicular. ....</b>	<b>15</b>
1.3.1.- Factores de principal impacto en los niveles de contaminación: .....	15
1.3.2.- La tecnología actual en los automotores .....	18
1.3.3.- Entes responsables de la calidad del aire en Ecuador .....	19
1.3.4.- Posibles alternativas a aplicar en protección al medioambiente .....	22

<b>1.4.- La determinación tributaria en relación con el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular</b> .....	24
1.4.1.- Hecho generador .....	24
1.4.2.- Sujeto activo .....	25
1.4.3.- Sujeto pasivo .....	25
1.4.4.- Base Imponible y tarifa .....	26
1.4.5.- Factor de Ajuste .....	27
1.4.6.- Objetivos de la Aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. ....	30
<b>CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	32
2.1.- Metodología de la investigación .....	32
2.2.- Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	33
2.3.- Población y muestra .....	33
<b>CAPITULO III: ANÁLISIS Y RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	33
3.1.- Presentación de resultados .....	33
3.2.- Análisis General .....	46
<b>CONCLUSIONES</b> .....	47
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	48
<b>BIBLIOGRAFÍA:</b> .....	51

**INDICE DE TABLAS**

Tabla 1 Valor de imposición específica según el cilindraje del vehículo .....	26
Tabla 2 Factor de Ajuste según la antigüedad del vehículo .....	27
Tabla 3 Entrevista a los Profesionales del Derecho .....	35

**INDICE DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1 Chevrolet Grand Blazer 1994 .....	28
---	----

## INTRODUCCIÓN:

Durante los años 2012 al 2019, en Ecuador un requisito al momento de una persona matricular un vehículo de su pertenencia, era el pago del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), exigido por la Agencia Nacional de Tránsito y que para su cálculo según lo establecido en la Ley de Fomento Ambiental (2011) se tomaba en cuenta solamente el cilindraje y los años de antigüedad del mismo para la determinación de la cuantía, por ende arroja valores sumamente elevados a los vehículos más antiguos y de alto cilindraje, es decir superior a 3500 cc y con más de 5 años de antigüedad, razón por la cual afecta principalmente a la capacidad contributiva de las personas.

Alrededor de todo el mundo se han aplicado una serie de impuestos verdes con el objetivo de recaudar dinero para las arcas fiscales y obtener ingresos que incentiven el cuidado del mismo y que modificarían conductas para poder desarrollar actividades económicas que sean amigables con el ambiente, así lo ha establecido los autores Maya y Rosero (2014), quienes además ejemplifican qué medidas se toman en diferentes países de América sobre el tema ambiental, por ejemplo en Chile, que en cuyo caso existe un impuesto hacia los combustibles que busca reducir el consumo de los mismos. Tenemos, asimismo, a los autores Vega y Ricárdez (2012), quienes también realizaron un análisis de que impuestos de carácter ambiental han tenido grandes repercusiones, principalmente en México y en el resto de los países del mundo entero.

Al hablar de un impuesto ambiental, se habla de una alternativa en beneficio para el medioambiente, autores como Murillo (2018) y Amoroso (2014) concuerdan que durante estos últimos tiempos se ha generado en nuestra sociedad un impacto sobre el cuidado medioambiental de todo el territorio, pues los daños en los ecosistemas han causado consecuencias graves como el cambio climático y la destrucción de flora y fauna presentes en las zonas con mayor biodiversidad, esta es una de las razones principales de por qué los gobiernos implementan medidas para poder contrarrestar o rebajar las emisiones de gases contaminantes, y una de estas es por medio de la tributación ambiental. Por otra parte, tenemos a los autores Oliva y Rivadeneira (2011) quienes afirman que la humanidad ha ignorado los límites físicos establecidos en nuestro planeta y como consecuencia de aquello cada vez es mayor la escasez de los recursos naturales y

la fragilidad de los ecosistemas, y que sin embargo a pesar de las medidas ambientales impuestas se necesita una mayor colaboración por parte de la sociedad para proteger a la naturaleza.

Para la determinación del valor a pagar por rubro del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), como mencionamos anteriormente, se tomaba en cuenta dentro de la Ley de Fomento Ambiental (2011) como parámetros solamente al cilindraje y a la antigüedad de un vehículo, todo esto sin haber existido previamente una investigación científica, ni pruebas fehacientes que induzcan a concluir que estos vehículos eran los grandes focos de contaminación, e incluso, lo que sí existe son investigaciones como la del Departamento de Cuidado Medioambiental el Estado de Oregón, Estados Unidos, realizada en el 2015, que argumentan que el nivel de contaminación que un vehículo produce no tiene relación alguna con su cilindraje, sino más bien de una serie de factores, tales como la calidad del combustible utilizado, del sistema de inyección del vehículo, y por último del cuidado y mantenimiento que se ha realizado al mismo y de los productos usados en el motor durante su funcionamiento, la recaudación de este impuesto generó descontentos e inconformidad con los dueños pues tenían que pagar cantidades bastante fuertes al momento de matricular su vehículo, en especial en el año 2019, último año en el cual estuvo vigente puesto a que se disparó y aumentó alrededor del 50% en relación al año 2018, en años anteriores existía una disposición transitoria que contemplaba rebajas considerables de los montos a pagar durante los años 2013, 2014, 2015, 2016. Su derogación genera un gran hueco dentro de los ingresos al Estado, que contaba con este dinero para la elaboración de su presupuesto general que se realiza anualmente.

En el presente trabajo lo que se pretende es fundamentar teórica y jurídicamente a la capacidad contributiva aplicado en el ámbito tributario, analizar los parámetros que fueron considerados en el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular durante su vigencia y por último proponer alternativas a ser consideradas en reemplazo al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en observancia a la capacidad contributiva de las personas.

La metodología que se utilizará en la presente investigación es el método dogmático, puesto que se realizará un análisis crítico de los hechos que derogaron este impuesto antitécnico e inconstitucional por cualquier lado que se lo vea.

Durante su vigencia, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular recaudó millones de dólares según los informes emitidos por el SRI, esto debido a que las cantidades a pagar por materia de este tributo eran bastante elevadas, y afectaban de este modo los ingresos y a la capacidad contributiva de los dueños de los vehículos de alto cilindraje, es por este motivo muy importante que se realice una investigación sobre la derogatoria de este impuesto, y la misma tendrá como objetivo principal analizar las causas y consecuencias de este hecho, además de identificar qué medidas alternativas se implementarían para reemplazar el IACV en el aspecto ambiental y en el aspecto económico relacionado con lo que significaba su aporte al arca fiscal ecuatoriana

## CAPÍTULO I: ESTADO DEL ARTE

### **1.1.- La capacidad contributiva aplicada en el ámbito tributario**

#### 1.1.1.- Definición:

De manera general, la palabra “proporcionalidad” se refiere a repartir de igual manera algo entre algunos de acuerdo con cada una de sus características individuales, este concepto se asemeja bastante al de equidad, puesto que se busca que la repartición sea lo más equitativa posible, ahora bien, ambas tienen similar interpretación dentro del ámbito tributario como a continuación se analizará con mayor profundidad.

Ahora si recurrimos al término capacidad contributiva en materia tributaria, existe cierta incertidumbre determinar un concepto preciso, pues en su esencia implica algunos conceptos aliados entre sí, bien lo manifiesta la autora Ureña (2015) quien afirma que la capacidad contributiva es un “concepto jurídico indeterminado, conformado por la riqueza general, base de la tributación y por las condiciones particulares del sujeto que son el aspecto subjetivo de la misma”, entonces se inferiría que por su carácter subjetivo promueve una especie de pauta para determinar cuánto aportaría un contribuyente al Estado para cubrir con todos los gastos públicos, en base a cuanto perciben de ingresos, y para no perjudicar su propia satisfacción de necesidades y su capacidad de generar ahorro y riqueza.

Entonces tras haber analizado los principios de proporcionalidad o equidad, podemos relacionarlo con el principio de capacidad contributiva, pues todos aquellos consagran los mismos postulados y tienen como principal objetivo lograr lo denominado como justicia tributaria, por este motivo principalmente es esencial que cada carga tributaria que un estado aplica hacia los contribuyentes se lo realice en observancia a estos principios, caso contrario se atentaría en contra de su patrimonio y su economía.

#### 1.1.2.- La capacidad contributiva como principio del Derecho Tributario Ecuatoriano.

La potestad tributaria que rige dentro de un Estado no sería aplicada arbitrariamente, existen diferentes principios que lo regulan y permiten que sea justa y equitativa hacia todos los contribuyentes, los principios por ende se podría decir que son matices

generales, directrices que delimitan la creación, modificación, extinción en este caso de las normas tributarias, mediante los mismos se protegería a la sociedad de cualquier acto arbitrario o abuso en el ejercicio de determinada potestad tributaria dentro de un Estado.

Tanto la doctrina como la normativa legal del estado ecuatoriano conciben diferentes principios, como por ejemplo la Constitución de la República del Ecuador (2008) que menciona que “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” (art. 300) en este artículo se evidenciaría que la facultad recaudatoria del estado está limitada y regiría en base a estos principios que tienen diferentes objetivos cada uno de ellos y regulan diferentes aspectos.

Otra normativa de importante relevancia dentro del Ecuador que consagra los mismos principios es el Código Tributario (2005) el cual en concordancia con la constitución menciona que “el régimen tributario se regirá por los principios de legalidad, generalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad.” (Art. 5), cabe recalcar que el Código Tributario es una normativa más acorde y específica al tema tributario, y el mismo contiene diferentes artículos que regulan esta facultad del estado.

Ahora centrándose en el principio de proporcionalidad que está concebido en la Constitución de la República del Ecuador y dentro del Código Tributario como se mencionó anteriormente, según Villegas (2010) “este principio exige que la fijación de contribuciones concretas de los habitantes de la nación sea en proporción a sus singulares manifestaciones de capacidad contributiva, lo deseado es que el aporte no resulte desproporcionado en relación a ella” (p.206), no se impondría un impuesto que afecte a la capacidad contributiva de una persona, puesto que cada persona tienen una específica o singular capacidad de aportar en caso de tributos, no todos aportarían las mismas cantidades

La autora Vásquez (2013) concibe aporta que este principio se define como “aquel según el cual el establecimiento de tributos o cargas fiscales debe ser realizado o efectuado en atención a la capacidad contributiva de los habitantes de un país” (p.135), este concepto lo realiza basándose principalmente en la idea de que no existiría tributo alguno, donde no exista capacidad contributiva, el mismo tiene una estrechísima relación con el principio de equidad que está concebido en la normativa legal de nuestro país.

### 1.1.3.- Relación entre la capacidad contributiva y el principio de proporcionalidad.

Tras haber analizado ambos conceptos, el de capacidad contributiva y el de proporcionalidad, ambos tienen una estrecha relación, puesto que el principio de proporcionalidad se define de manera general como aquel mediante el cual se pondera la distribución de las cargas y de los beneficios o la imposición de tributos entre los contribuyentes con la finalidad de que no existan cargas excesivas o beneficios exagerados, es decir que exista una adecuada recaudación de tributos acorde a la capacidad contributiva que cada una de las personas aportarían, en resumen ambos tienen como finalidad principal la protección económica de cada uno de los contribuyentes para que de esta manera no se vulneraría la estabilidad económica.

Respecto al principio de capacidad contributiva el autor Pacheco (2010) menciona que “este principio es de gran trascendencia y el que más vinculado está con el ejercicio racional del poder tributario” (p. 127) , esto lo menciona principalmente porque una principal manifestación de la soberanía de un Estado es la imposición de tributos, los cuales serían impuestos de una manera proporcional a los sujetos pasivos, para que no puedan convertirse en una carga fiscal excesiva hacia ellos y para no perjudicarlos respecto a otros sujetos pasivos que tendrían o no una capacidad contributiva similar entre sí.

Tras haber analizado los anteriores conceptos dados por los diversos autores, se inferiría que el principio de proporcionalidad o equidad tributaria que está presente en el ordenamiento jurídico tiene como principal objetivo el precautelar la estabilidad económica de los sujetos pasivos, no se impondría cargas tributarias que violenten su capacidad contributiva, puesto que lo único que se tomaría en cuenta al momento de la imposición tributaria es su condición económica, y no su condición social ni cultural; en palabras breves y concisas se podría decir que el contribuyente que más ganancias obtiene, es el que a mayor carga tributaria respondería, y viceversa.

### 1.1.- Principio ambiental “El que contamina, paga” y el IACV

El derecho ambiental, como todas las otras disciplinas, posee ciertos principios que funcionan como conjunto normativo que le otorgan relevancia dentro del mundo jurídico, esta ciencia recibe su primer impulso con la Conferencia de Estocolmo de 1972, en donde se concibe como una respuesta inminente ante la crisis ambiental que atravesaba el planeta y que mantiene hasta el día de hoy, en donde se evidencia la importancia que ha empezado a adquirir la cuestión ambiental desde aquel entonces.

Con la entrada en vigor de la nueva Constitución en el año 2008, la naturaleza adquirió mayor relevancia y cuidado al ser considerada como sujeto de derechos por la legislación ecuatoriana, y por ser esencial para cumplir con el “Sumak Kawsay” o buen vivir, por este motivo es que el país adopto con mayor énfasis en su política tributaria medioambiental un principio de suma importancia denominado “el que contamina paga”, el mismo que según los autores Pérez, Caicedo, Jordán, Salame. (2019) “se origina en las ciencias económicas, y no tiene una definición específica tanto en ámbito nacional como internacional”, por lo que se entendería que este abarca un gran concepto relacionado mayormente con el deterioro ecológico y la necesidad de reducir el impacto de las diferentes actividades humanas en el medioambiente.

Sin embargo, una institución de gran relevancia como lo es el Consejo de la Comunidad Europea ha lanzado su propia definición:

El principio consiste en que las personas físicas o jurídicas, sean de derecho público o privado, responsables de una contaminación, deben pagar los gastos de las medidas necesarias para evitar la contaminación o para reducirla con el fin de cumplir las normas y las medidas equivalentes que permitan alcanzar los objetivos de calidad o, en caso que no existan estos objetivos, con el fin de cumplir las normas y medidas equivalentes establecidas por los poderes públicos, por consiguiente, la protección de medio ambiente, en principio, no debe estar garantizada por políticas basadas en la concesión de ayudas y que impongan a la colectividad los gastos de la lucha contra la contaminación (Valenzuela, 1991, pág. 81)

Al analizar con mayor profundidad este principio, este tiene como principal objetivo que determinado sujeto o empresa que cause daños medioambientales se responsabilice por los mismos, y tome las respectivas medidas preventivas o reparativas pertinentes y

costearse los gastos necesarios. Su ámbito de aplicación involucra una serie de escenarios en donde se considera que existe responsabilidad:

- la producción y fabricación de metales;
- la industria mineral;
- la industria química;
- la producción a gran escala de pasta, papel y cartón, el teñido de textiles y las tenerías;
- la producción a gran escala de carne, productos lácteos y alimentos.
- la industria automotriz. Valenzuela, R. (1991)

Dentro del país, este principio ambiental ha podido cristalizarse a través de la Política Pública de Reparación Integral que es la encargada de restaurar las condiciones ambientales y sociales vulneradas por el incorrecto manejo de actividades como las mencionadas anteriormente por el autor Valenzuela, la misma se regula a través del Programa de Reparación Ambiental y Social quien a su vez actúa de ente evaluador de los daños a ser reparados a través de diferentes acciones: Integral, Garantías de no repetición, Medidas de satisfacción. PRAS. (2015)

Ahora bien, después de haber analizado los fundamentos de este principio cabe hacer una relación entre este y el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular que, al tratarse evidentemente de un tributo a favor del medioambiente, cumpliría a cabalidad con el concepto “el que contamina, paga”. Según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la mayor parte de la contaminación proviene de los motores que operan a diésel, puesto que netamente por su diseño genera mayores emisiones de carbono, lo cual provoca afecciones a la salud en relación con los motores a gasolina convencionales y de alto cilindraje.

La misma Ley de Fomento Ambiental establece la exención al pago de este tributo para diferentes sujetos contemplados en su artículo innumerado 5, y entre ellos se encuentran todos los vehículos de transporte público, por ejemplo los buses, quienes lógicamente al circular la mayor parte del día en las carreteras de las ciudades ecuatorianas, y al ser propulsados por motores diésel de alto cilindraje emiten mayores niveles de gases

contaminantes, sin pagar un solo centavo por dicha acción, si ellos son los mayores responsables de la contaminación del aire en las ciudades, se expone de este modo otra falencia de dicha ley, pues no responsabiliza o grava a grandes agentes contaminantes que son responsables de alrededor del 45% de emisiones de CO<sub>2</sub>, claramente se incumple este principio del derecho ambiental de él que contamina, paga.

## **1.2.- Recuento de los impuestos ambientales relacionados a vehículos:**

### 1.2.1.- Importancia de los impuestos ambientales

A diferencia del resto de impuestos, estos se caracterizan principalmente por no tener un fin netamente recaudatorio, sino están enfocados a diferentes acciones, como modificar el comportamiento de la sociedad o a su vez incentivar la utilización de tecnologías alternativas; dentro del aspecto de la economía, la contaminación ambiental es considerada como una externalidad negativa, es decir un daño externo que afecta al bienestar general o a la sociedad, motivo por el cual para enfrentarla se plantea el establecimiento de medidas o normas, mediante el cobro de tributos o impuestos que reducirían las consecuencias graves o leves producto de la misma.

Según la autora Patty (2012):

Los impuestos ambientales contribuyen a financiar tareas contra la contaminación, a condición de que tales impuestos sean planificados, sobre una base de datos que justifiquen su creación y en todo lo posible se dirijan hacia quien realmente es responsable de la polución ambiental; mas no ser sólo una solución presupuestaria gubernamental.

Es evidente que, para el éxito de un impuesto ambiental, este tiene que ser debidamente estudiado y planificado para que responsabilice económicamente a quien realmente contamina, y así el Estado tomaría diferentes acciones para prevenir o mitigar el daño ambiental causado, que en estos últimos tiempos ha estado en constante aumento y ha

generado graves consecuencias tales como el cambio climático, la escasez de agua, la extinción de diferentes especies, la contaminación del aire, entre otras.

Cabe recalcar que gracias a los impuestos ambientales hoy en día se tomarían acciones para erradicar los daños al medioambiente, pues su regulación y aplicación en normas, reglamentos y leyes fueron necesarios para concientizar sobre el daño que los diferentes agentes contaminantes provocan a la sociedad y al bienestar general en sí, pero lo que no ha cambiado es que estos mismos impuestos verdes son una forma de recaudar ingresos para las arcas fiscales que deja de lado que la idea fundamental de su creación, que es la de promocionar la importancia de mantener ecosistemas sanos y sin altos niveles de contaminación.

Así mismo el autor Tondini (2017) argumenta que aquel estado que establece normas, reglamentos o leyes relacionadas con la protección medioambiental a través de los impuestos verdes, lo hacen porque todos tienen el derecho de disfrutar de un ambiente propicio para el desarrollo de su persona, así como el deber de conservarlo, por ende, todas las personas harían conciencia de sus acciones y responsabilizarse por ello.

Hoy en día en nuestro país, existen varios obstáculos para una posible creación de un proyecto tributario para la aplicación de impuestos ambientales, la mayor parte de los ingresos de nuestra economía depende de la explotación de los recursos naturales, por ejemplo, del gas o el petróleo, y de la agricultura; a más de que la poca importancia que nuestros legisladores dan a las causas medioambientales, pues encima de ellas están las cuestiones políticas y sociales.

### 1.2.2.- Historia de los impuestos ambientales vehiculares a través del tiempo

Uno de los principales focos de contaminación hoy en día radica en la utilización de vehículos motorizados que consumen combustibles fósiles, motivo por el cual se han impuesto diferentes tributos de carácter ecológico que tienen como objetivo principal la regularización de emisión de CO<sub>2</sub> en vehículos motorizados, este impuesto radica en varios lugares del mundo con diferentes tasas y aplicaciones.

Al analizar de manera breve la historia de los impuestos ambientales aplicados hacia la quema de combustibles fósiles, podemos citar la investigación de la autora Vega (2012), la cual menciona que Finlandia fue uno de los países pioneros en introducir un impuesto relacionado al tema, en este caso sobre el impuesto a las emisiones de carbón de 1990, el cual ha crecido progresivamente hasta la actualidad, el cual ha alcanzado hasta los 6.29 euros por tonelada de carbón, en lo relacionado a impuestos ambientales vehiculares, la misma autora sostiene que este país aplica impuestos a los vehículos a motor, y a los recipientes de bebidas.

Otro de los países que tomaron la iniciativa con este tipo de impuestos es Suiza, quien aplica un denominado “impuesto a los vehículos pesados según distancia y peso” que grava a los vehículos de transporte pesado, un punto importante en la aplicación de este tributo es que se ha tomado en cuenta un elemento esencial dentro de los parámetros de investigación, y este es el kilometraje o distancia recorrida a diario por un vehículo, parámetro esencial en el nivel de contaminación que lamentablemente y por razones desconocidas no se ha tomado en cuenta dentro del Ecuador.

El Reino Unido de su parte al seguir con la autora Vega, ha incrementado los impuestos a los combustibles hasta un 6%, todo esto con la finalidad de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y dar un apoyo con la misión para reducir el cambio climático.

Un país que toma este factor del impuesto ambiental a los vehículos de manera interesante es España, que instauró este impuesto de carácter ecológico a partir del año 2008 mediante la ley 34/2007 del 15 de Noviembre del 2007 la cual habla sobre la calidad del aire y protección de la atmósfera, dentro de esta normativa se establece un tributo a pagar por la utilización de los automóviles al momento de su matriculación, sea nuevo, usado que cumpla como única condición de tener un motor de propulsión que utilice combustibles fósiles de acuerdo a sus emisiones oficiales de CO<sub>2</sub>, esta normativa, de igual manera que la Ley de Fomento Ambiental vigente en el Ecuador establece una serie de exenciones para vehículos de uso público, que sirvan para vigilancia y cuidado, para precautelar la salud, entre otros usos de carácter general.

Ahora adentrándose en el Ecuador, los legisladores han omitido aspectos sumamente esenciales que son influyentes en cuanto a niveles de contaminación se refiere, esto reflejado al momento de determinar la cuantía de su propio Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, como se analizará con mayor profundidad a continuación.

Es tendencia que hoy en día legisladores y gobernantes se han preocupado por el medio ambiente, en un primer plano mediante la especificación de derechos específicos correspondientes a la naturaleza, como lo menciona la Constitución de la República del Ecuador (2008) específicamente en su art. 71, “...el Estado incentivará a las personas naturales o jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema” (Art. 28) con este artículo la constitución establece que la naturaleza ya no se considera como en tiempo anteriores como un “objeto de derecho”, sino que ha evolucionado y se ha convertido en un “sujeto de derecho”.

La naturaleza gracias a la nueva constitución ecuatoriana del año 2008, ahora gozaría de diferentes privilegios y protección por parte del Estado en contra de las transgresiones que sufre o sufriría, es una fuente generadora de vida en todos sus ámbitos, por eso es menester que las autoridades hagan lo que esté al alcance de sus manos para poder hacer cumplir la normativa relacionada con el medio ambiente, de eso, sin embargo, se encarga el Régimen Tributario Interno pues sus artículos están destinados a incentivar y administrar todo lo relativo a conductas ecológicas que ayuden a la manutención de la naturaleza.

Todo lo mencionado anteriormente respecto a los impuestos ambientales, cabe mencionar que están aplicados en diferentes normativas legales del Ecuador, estos se encuentran consagrados por ejemplo dentro en la Constitución de la República pues ella incorpora nuevos principios al régimen tributario, de igual manera dentro del Registro Oficial No. 583 del 24 de noviembre del 2011, en la cual se da por creada la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado que impone diferentes tipos de tributos de carácter ecológico o ambiental, con el objetivo que sean interpretados acorde a su aplicación y dentro de su contexto en el que se encuentre para poder cumplir con dichos impuestos.

### 1.2.3.- Actualidad de los impuestos ambientales vehiculares

En la actualidad el mundo experimenta pérdidas aceleradas de biodiversidad, de igual forma un incremento en los niveles de emisión de gases contaminantes producidos por el ser humano, a más de una elevada degradación del medio ambiente, lo que ha generado

preocupación por parte de todos los gobiernos y las personas que habitan el planeta, que para poder contrarrestar todas estas consecuencias han tenido que idear políticas ambientales que fomentarían conciencia sobre el cuidado de la naturaleza.

Reflejo de lo anteriormente mencionado se han utilizado formas alternativas de regular dichas emisiones de gases y los daños provocados para poder beneficiar al medioambiente, todo esto con el único objetivo de crear una economía verde, que según la autora Campos (2011) se define como “un conjunto de modelos de producción integral e incluyente que toma en consideración variables ambientales y sociales. La economía verde produce bajas emisiones de carbono, utiliza los recursos de forma eficiente y es socialmente incluyente” (p.1), esto quiere decir que se adquieran prácticas más amigables con el medio ambiente, para poder mejorar la condición de vida del hombre para que aproveche de mejor manera los recursos que el planeta brinda, proteger los ecosistemas y los recursos naturales, para poder incorporar variables sociales y ambientales en los factores de producción masiva.

Hoy en día varios países del mundo han implementado lo denominado como impuestos ambientales que son una de las alternativas que se ha utilizado para reducir la huella de carbono, los mismos, según la autora (Félix, 2016) tienen como objetivo “incrementar la recaudación fiscal para invertir esos recursos en la búsqueda de un bienestar común.....así como la generación de equidad mediante la aplicación de impuestos progresivos, que tienden a equipar el esfuerzo que hacen indistintamente los miembros de una sociedad para cumplir sus obligaciones tributarias.” (p.21), esto quiere decir que no son más que mecanismos de política fiscal utilizados por un estado que se cobran hacia personas naturales o jurídicas que generan un efecto negativo dentro del medio ambiente, es decir los agentes que emiten sustancias contaminantes están obligados a pagarlos, de acuerdo con el nivel de descarga hacia el medio ambiente, para tratar de promover conductas más respetuosas con el medioambiente.

#### 1.2.4.- Impuestos ambientales dentro del Ecuador:

Existió durante los años 2011 al 2019 un impuesto que gravaba las emisiones de CO<sub>2</sub> con respecto a vehículos motorizados dentro del país Ecuador, conocido como el “Impuesto ambiental a la contaminación vehicular” o también conocido como impuesto verde, que

tenía como finalidad desincentivar la utilización de automóviles de alto cilindraje, pues se creía erróneamente que estos son los principales focos de contaminación dentro del país, este impuesto, pues bien, tuvo como objetivo generar un cambio en las matices productivas y los hábitos de consumo, que en este caso serían optar por la compra de vehículos con menor cilindraje.

Este impuesto se originó principalmente por el crecimiento del patio automotriz del Ecuador, puesto que según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador ha existido un incremento considerable en los vehículos motorizados del país, los cuales han influido en la contaminación ambiental actual mediante las emisiones de CO<sub>2</sub> (AEADE,2016), a consecuencia de esto, el gobierno en concordancia con las convenciones internacionales de desarrollo sostenible, bienestar del medioambiente y la Constitución de la República del Ecuador (2008), quien en su artículo 14 establece “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 medioambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad...”, es así que el 24 de Noviembre del 2011, mediante la promulgación de Registro Oficial Suplemento 593 se dio por creado el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, denominado también como “impuesto verde” que era el que gravaba la contaminación que producen los vehículos de transporte terrestre, el mismo debe cancelarse al momento de la matriculación de un automotor conjuntamente con los demás rubros que son la tasa de la Agencia Nacional de Tránsito, la tasa del Sistema Público de Accidentes de Tránsito (SPPAT).

La Ley de Fomento Ambiental estableció todos los detalles de este tributo, por ejemplo, que el objeto imponible, que era el uso de los vehículos motorizados de transporte terrestre por la contaminación que producen; el hecho generador por su parte correspondía a la contaminación generada por los vehículos motorizados que producen CO<sub>2</sub>, que como consecuencia de aquello contribuyen a un mayor efecto invernadero que por ende produce el calentamiento global.

La entidad encargada de la recaudación de este tributo es el Servicio de Rentas Internas (SRI), quien en este caso se consideraría como el sujeto activo, mientras que el sujeto pasivo, los que cancelan el impuesto son según la Ley de Fomento Ambiental (2011) las personas naturales, sucesiones indivisas, sociedades nacionales o extranjeras, que sean

propietarias de un vehículo de transporte terrestre, de igual manera esta normativa establece una serie de exenciones para casos determinados, que se expondrán a continuación:

### **1.3.- Factores influyentes en los niveles de contaminación vehicular.**

#### 1.3.1.- Factores de principal impacto en los niveles de contaminación:

Dentro de las ciudades grandes una de las principales fuentes de contaminación son los automóviles, que tienen diferentes precios, estilos, comodidades, rendimiento, seguridad, entre otras características, y cada uno de estos aporta con emisiones de dióxido de carbono por la quema del combustible fósil, por este motivo que es importante realizar un análisis e identificar cuáles los posibles factores influyentes dentro de los rangos de contaminación.

Según establece los autores Riveros, Cabrera, Martínez (2000) “El análisis de los datos de la revisión vehicular obligatoria nos proporciona valiosa información que puede ser utilizada por los habitantes de ciudades con problemas de contaminación atmosférica, por los fabricantes de vehículos y por las autoridades de dichas ciudades” (p.3), se trata de resaltar la utilidad que tienen las revisiones técnico vehiculares, puesto que estas permiten individualizar los niveles de contaminación que cada uno de los vehículos producen, analizan los gases tóxicos de los vehículos tales como CO, HC, NOx, que en cantidades adecuadas causarían enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

En esto también acuerdan los autores Martínez, Paramo, Villalobos (2016), quienes establecen que uno de los principales problemas de la salud pública de México y de cualquier otro lugar del mundo es la contaminación del aire, a más que este es uno de los problemas más difíciles de comprender y controlar dada la diversa cantidad de fuentes emisoras de gases contaminantes que tienen consecuencias sobre la salud de las personas y de los ecosistemas.

Es menester para poder controlar los niveles de contaminación de los vehículos identificar qué condiciones o parámetros son influyentes en las emisiones de gases contaminantes de cada uno de ellos, el autor Vintimilla (2015) manifiesta que la revisión técnico vehicular que se realiza en el país Ecuador tiene como objetivo principal garantizar que los vehículos cumplan con las medidas de seguridad, a más de mantener como punto muy importante límites máximos establecidos relativo al nivel de emisiones contaminantes, a más de que todos los vehículos que circulan en las vías del país cumplan con las normas legales que aplican para cada uno de ellos.

Se mencionaría que los daños presentes en cada vehículo reflejan sus consecuencias dentro de los resultados de la revisión, puesto que los técnicos al momento de realizarla evidenciarían daños en el automotor, como por ejemplo aceite regado en todo el cárter del vehículo, que es un claro síntoma de que existe un fallo que está produce emisiones contaminantes mayores a las generales en ese específico modelo del automotor.

Otro de los factores influyentes en el nivel de emisiones producidas por un vehículo es el cuidado que el automotor ha recibido durante su vida útil, esto según el autor De Haro (2018) “es clave un buen mantenimiento del automóvil ayuda a reducir las emisiones de dióxido de carbono”, esto principalmente porque es clave el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo para que el mismo emita menor cantidad de gases tóxicos y sea amigable con el medioambiente, uno de los aspectos de mayor importancia, según el mismo autor es la correcta lubricación del motor, así se necesita una menor cantidad de combustible para un rendimiento considerable.

Coincide en lo anterior el autor Piñera (2018) quien menciona "de ahí que sea tan importante el cuidado preventivo del vehículo y que, tanto talleres como gestores de reparaciones, debemos concienciar sobre ello” (p.5), el mismo aconseja revisar de forma asidua el filtro de combustible y del aire, puesto que, de esta forma, se genera una combustión más limpia y se logra que el motor sea más eficiente en su rendimiento por litro de combustible consumido.

Por su lado el autor Sánchez (2008) admite que las emisiones de los vehículos tienen relación con varios problemas ambientales, tales como el calentamiento global o la lluvia acida, agrega, asimismo, que mantener un automóvil en óptimas condiciones produce desde un 9 a 25% menos contaminación, a más que existe otro aspecto positivo que es la mejora en el aumento de la eficiencia del combustible en aproximadamente un 4%.

### 1.3.2.- Niveles de emisiones de acuerdo con el tipo de vehículos

En la ciudad colombiana de Durango por ejemplo, el Instituto Nacional de Ecología y Cambio climático (2016) realizó un estudio de las emisiones vehiculares, la evaluación de las fuentes móviles se realizó en la segunda semana de octubre 2015, obteniéndose datos de 24,326 automotores, aunque el análisis de la información se realizó con las unidades de las cuales fue posible conocer sus datos técnicos (marca, modelo, combustible, uso, etc.), y cuyos datos fueron válidos de acuerdo a criterios de velocidad y aceleración, lo cual redujo la muestra a 13,134 vehículos.

La revisión de las emisiones de los automotores se realizó con una tecnología de evaluación a distancia, por lo que no existió necesidad de detener la circulación de las unidades y, además, se midieron sus emisiones en las condiciones reales de circulación. Los resultados arrojados producto de esta investigación fueron:

- El 36% de la flota registrada por el sistema de medición correspondió a automóviles particulares, el 41% a las camionetas ligeras (pick up, SUV y VAN), un 15% fueron taxis y el resto corresponde a otro tipo o uso vehicular (autobuses, camiones de carga y motocicletas). Resalta de manera significativa el porcentaje de taxis, el número del padrón vehicular Estatal de este tipo de unidades alcanza el 1.6% del número total de unidades, por lo que nuestro análisis en realidad muestra la proporción de las unidades en circulación, lo cual es un indicador de un intenso uso de taxis en la ciudad, situación que provocó la medición, en varias ocasiones, de este tipo de vehículos.

- Se identificó que el 86% del parque vehicular analizado, presentó matrícula de registro del Estado de Durango, 7% son unidades importadas usadas, 6% tienen matrícula de otra entidad del país y el 1% restante son unidades que portan matrícula de algún Estado de los Estados Unidos de Norteamérica. En cuanto a la edad del parque vehicular, el 45% de las unidades que circulan en la Ciudad son modelos de 10 o más años de antigüedad, lo que se ve reflejado en las tasas de emisión, los vehículos que están dentro de este estrato de antigüedad contribuyen con la emisión del 78% de hidrocarburos, 72% de monóxido de carbono y 69% de óxido nítrico.

Al analizar estos resultados tenemos un factor clave al momento de considerar los niveles de contaminación producidas por un vehículo, que es la edad o a la tecnología presente en el mismo, dado que a más antiguo es un vehículo, menor será su tecnología y su amistad con el medioambiente, por ejemplo el autor Widman (2009) establece que un auto moderno tiene ciertos componentes que son beneficiosos para el medio ambiente, tales como sensores de flujo, temperatura, peso del aire, que tienen como finalidad determinar e inyectar la cantidad exacta de combustible para la cantidad de aire presente en cada cilindro, para evitar la quema de combustible innecesaria.

Este criterio concuerda con el del autor Vargas (2017), quien establece que “el impacto ambiental que representa la circulación de un turismo o una furgoneta de 20 años o más es el equivalente al que generan 36 vehículos comercializados durante el año pasado” esto lo menciona al haber realizado una investigación dentro del área metropolitana de Barcelona por ejemplo, refiriéndose a que ciertos vehículos que no cumplen con la normativa exigida en este caso en Europa, entonces se emitiría un criterio propio mencionado que uno de los principales factores que influye en la contaminación de un vehículo sí es la edad, antigüedad y tecnología del mismo.

### 1.3.2.- La tecnología actual en los automotores

Con el pasar del tiempo, la industria automotriz ha evolucionado de manera considerable respecto a la fabricación de motores más eficientes y menos contaminantes, a pesar de que esta industria se ha caracterizado por ser poco responsiva con las exigencias ambientales, según Medellín (2003) la contaminación no solo es lo que sale por el escape, sino también los plásticos, las llantas, las pinturas y los insumos; así que regirse solamente en las emisiones de gases tóxicos para determinar la contaminación que un vehículo produce no determina sus verdaderos niveles de contaminación.

Al seguir con Medellín (2003), los vehículos de hoy en día utilizarían cualquier tipo de energía alternativa para su funcionamiento, y una de ellas sería la electricidad, a este tipo de vehículos se los conoce como vehículos eléctricos y ya son una realidad en las calles de las ciudades más grandes del mundo, este tipo de vehículos entonces no involucran la quema de combustibles fósiles que generan carbono que es uno de los principales

contaminantes del medioambiente, por ende esta iniciativa se ha vuelto viable y ha contribuido a una disminución neta y viable de las emisiones de carbono.

A lo que a emisiones de carbono respecta, los autores Antamba, Reyes, Granja (2016) realizaron un estudio comparativo sobre estas en base a un vehículo “popular” que utiliza la gasolina que se comercializa dentro de la Comunidad Andina, sus resultados fueron determinantes, puesto que concluyeron que una gasolina de mayor octanaje contribuyen a una menor emisión de gases contaminantes, por su composición y la reducción del contenido de azufre, sin embargo, no existe mayor diferencia entre los combustibles utilizados en Bolivia, Colombia y Ecuador, el combustible que se diferencia ligeramente de los demás es el comercializado en Perú, pero cabe recalcar que, pues bien, intervienen factores como la altura del territorio y el vehículo.

Pérez (2017) también concuerda con lo anteriormente expuesto por los autores, puesto que en su estudio realizó una comparación de los gases contaminantes al utilizar los combustibles comercializados dentro del Ecuador, para determinar precisamente datos cuantitativos de cuál es el combustible que menos contamina, de igual manera que en la anterior investigación se utilizó un vehículo de gran popularidad dentro del país, y la misma arrojó como resultado que la gasolina súper actúa favorablemente en lo que respecta a emisiones de carbono, en comparación a la gasolina extra, diésel y ecopaís.

### 1.3.3.- Entes responsables de la calidad del aire en Ecuador

El desarrollo de la tecnología y la automatización de las industrias que ha tomado lugar en los últimos tiempos ha venido acompañado de diversos problemas, o “externalidades” en materia económica, uno de ellos es el deterioro ambiental que viene acompañado inevitablemente con el desarrollo económico, razón por la cual es de vital importancia que se tomen las medidas necesarias para evitarlo o controlarlo de manera correcta y eficaz.

En lo que corresponde a los automotores dentro del país, diversos entes se han creado en las ciudades más importantes para poder controlar las emisiones de gases contaminantes, para así mejorar la calidad del aire, dichas instituciones tienen la potestad de determinar cuales vehículos están aptos para circular de manera segura, y cuales no, al momento de realizar la respectiva matriculación del automotor.

La única forma de determinar qué vehículos están aptos para circular es a través de la Revisión Técnica Vehicular, que es un proceso en el cual según el artículo 311 de la Ley de Tránsito se realizan las siguientes comprobaciones:

1. “Alineación al paso;
2. Prueba de suspensión;
3. Prueba de frenado;
4. Verificación de luces;
5. Control de emisiones;
6. Inspección de ruido; y,
7. Revisión de desajustes de carrocería” (Corporación de Estudios y Publicaciones, 2014)

Tras realizarse la revisión, existirían diversos tipos de defectos que pueden encontrarse en los vehículos automotores, los mismos de acuerdo con el Instructivo de RTV (2012, p. 8) se clasifican de acuerdo con el tipo de peligrosidad que representan, estos serían:

#### Moderados (Tipo I)

No involucran un riesgo inminente para la seguridad de pasajeros, vehículos, transeúntes, pero probablemente se conviertan en defectos de mayor nivel a futuro.

#### Graves (Tipo II)

Implican un riesgo potencial para los ocupantes, transeúntes, y medioambiente, también pueden agravarse con el pasar del tiempo, más aún si se combinan con otros defectos de la misma especie.

#### Peligrosos (Tipo III)

Representan sin lugar a duda un riesgo inminente para la seguridad de los pasajeros, demás personas y medioambiente, lo que obliga a realizar nuevamente otra revisión para comprobar que se ha hecho la respectiva corrección del defecto.

Una vez realizada la RTV, esta tendría diferentes resultados acordes al estado del vehículo en particular, los cuales serían:

**Aprobada:** No existe defecto alguno.

**Condicional:** Se tiene uno o más defectos del tipo II y III, los cuales serían corregidos en la siguiente revisión, dentro de un periodo de tiempo determinado de acuerdo con la normativa legal pertinente.

**Rechazada:** Cuando se realiza la cuarta inspección consecutiva, y determinar que el vehículo no sería reparado, por lo tanto, se considera de grave riesgo para la seguridad vial por lo que se lo retira de circulación de un determinado lugar.

Dentro de lo que respecta al control de emisión de gases, en los centros de Revisión Vehicular se rigen bajo las normas de calidad INEN 2202, 2203, 2204, 2205 y las directrices estipuladas en diferentes ordenanzas:

Los vehículos fabricados en 1989 o antes, pueden emitir hasta un máximo de 6,5% de monóxido de carbono, aquellos fabricados entre 1989 y 1999 un máximo de 3,5%, y los modelos del año 2000 en adelante un 1%. Una diferenciación similar aplica para medir el número de partículas por millón (ppm) de HC (hidrocarburos) en las emisiones. Los automotores de 2000 en adelante tienen permitido un máximo de 200 ppm; los del 1989-1999, 650 ppm; y los más antiguos, hasta 1.000 ppm de HC. (El Telégrafo, 2014)

Lamentablemente en la mayoría de los cantones en donde se matriculan los diferentes automotores solo se realizan inspecciones visuales, en donde no se medirían daños no detectables a simple vista, tales como la eficacia del frenado, la suspensión y lo más importante que son la emisión de gases, por lo que la revisión es poco eficaz y es netamente solo un trámite sencillo que no toma más de 10 minutos; esto principalmente se da porque estos cantones no tienen la infraestructura necesaria ni los instrumentos adecuados para realizar una revisión técnica exhaustiva y eficaz.

Por lo contrario tenemos en la ciudad de Cuenca, desde el año 2008, la Revisión Técnica Vehicular de la mano con la empresa CUENCAIRE, la misma que según el autor Vintimilla (2015) tiene como objetivo principal “garantizar las condiciones mínimas de seguridad en el vehículo, además de mantener un nivel de emisiones contaminantes debajo de los límites máximos establecidos y comprobar que los vehículos que circulan cumplan con las normas técnicas y legales que les incumbe”, por medio de la cuál se trata

de que el parque automotor se renueve y mejore cada año para poder reducir los niveles de contaminación generado en dicha ciudad.

En el año 2004 en la ciudad de Quito, capital del Ecuador, se crea la Corporación para el Mejoramiento del Aire (CORPAIRE), que en aquel entonces tenía dos maneras para cumplir con sus labores, mediante la Red de Monitoreo Atmosférico de Quito (REMAQ), y a través de la Revisión Técnica Vehicular (RTV), y tiene como finalidad lo siguiente:

- Llevar a cabo el procedimiento de revisión vehicular
- Rendir cuentas sobre el trabajo de los Centros de Revisión y Control de la ciudad de Quito.
- Realizar la inspección, seguimiento, simulación y progreso de la calidad del aire en la ciudad de Quito.

Lógicamente en las dos ciudades anteriormente mencionadas existe la infraestructura y los recursos necesarios para poder ejecutar una revisión técnica eficaz y poder determinar cuáles son los daños ocultos que no serían analizados a simple vista con la inspección visual que comúnmente se realiza en el resto de las ciudades, por lo que es menester la creación de un proyecto en el que se otorgaría los recursos y espacios necesarios a los Gobiernos Autónomos Descentralizados para que crearían más de estos espacios diseñados específicamente para aquello.

#### **1.3.4.- Posibles alternativas a aplicar en protección al medioambiente**

En varios lugares del mundo, han existido varios impuestos ecológicos que valen la pena destacar por el rotundo éxito que han generado en cambiar conductas por parte de los contribuyentes, por reducir emisiones contaminantes, o por generar conciencia entre la sociedad. Los gobiernos que han creado estos impuestos han sido reconocidos y destacados merecidamente por varias organizaciones protectoras del medioambiente, tales como la Oficina Europea de Medio Ambiente (EEB) o el Instituto de Política Ambiental Europea (IEEP).

Sin embargo, al hablar de políticas ambientales a nivel internacional es menester hablar sobre la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) que tiene como principal objetivo fomentar el desarrollo económico, la inversión, el comercio, la

protección del medioambiente, y que estas se realicen conjuntamente para dar lugar a la creación de empleo, generar transparencia e igualdad social (OCDE, 2017). Este organismo anteriormente mencionado ha influenciado y recompensado a los países que más han ideado maneras de cumplir lo anteriormente propuesto por medio de impuestos, proyectos, entre otras cosas.

Existen varios ejemplos de impuestos ambientales exitosos, uno de ellos es el impuesto a las botellas de plástico en Irlanda que se originó en el año 2002, en el cual se cobra alrededor de 0,15 euros por cada bolsa plástica, y con el tiempo este se elevaría alrededor de 0,22 euros; el resultado fue un éxito, pues se redujo la contaminación proveniente de fundas en un 5% y generó 200 millones de euros en 12 años aproximadamente.

Otro impuesto es aquel que el Reino Unido estableció hacia los desechos colocados en los vertederos que influían en las emisiones de gases de efecto invernadero, que provocó una disminución de 50 millones de toneladas de desechos a solamente 12, en el transcurso de los años 2001 al 2015.

Por último, tenemos a Suecia, quien introdujo en su reforma tributaria un impuesto que gravaba el nitrógeno (NOx) en el año de 1992, este compuesto es un poderoso contaminante que provocaba varios tipos de problemas respiratorios, y como resultado se pudo reducir su emisión entre un 30 o 40%, este fue aplicado principalmente a procesos industriales, producción de electricidad para calefacciones, entre otros. El valor en un principio fue de 40 coronas suecas que aumentó hasta 50 alrededor del 2008, y todo lo recaudado (alrededor de 1000 millones en 2016) se utilizaba para reembolsar a aquellas plantas que menos emitían volúmenes de NOx.

Al analizar todos estos exitosos impuestos anteriormente mencionados, que sí cumplieron con los objetivos para los que fueron creados, nos invita a reflexionar y a creer que si es posible la aplicación de un impuesto ambiental que influiría en el comportamiento de las personas, y que sea directamente proporcional a la capacidad contributiva de cada uno de los sujetos pasivos; eso sí hay que tomar en cuenta criterios que cuenten con un aval técnico suficiente para su cálculo.

Lo aplicado por el gobierno holandés es un claro ejemplo de ello, pues según la autora Vivero (2012) dicho país aplicó un impuesto a la contaminación vehicular hasta el año 2009 enfocado solamente en la medida de cilindraje, y que los años posteriores ideó un impuesto similar pero ahora enfocado precisamente en el kilometraje de los vehículos,

acción que ha dado resultados positivos, se han reducido los niveles de contaminación y alrededor del 60% de las personas que poseen un automotor pagarán en menor cantidad valores relativos a impuestos.

La propuesta entonces a aplicar en Ecuador es tomar en cuenta el kilometraje de los vehículos para verificar cuanto tiempo se mantuvieron en circulación y así paguen de manera proporcional los que más han contaminado, para incentivar así a las personas a utilizar otros medios de transporte, tales como la bicicleta, o acudir a los diferentes lugares a pie.

Otra opción que podrían plantearse las autoridades ecuatorianas es tomar acciones similares a las que tomó el gobierno español, quienes aplicaron diferentes políticas ambientales dirigidas hacia diversos agentes contaminantes, tales como los impuestos sobre hidrocarburos (gasolina, gas, biodiesel, bioetanol) para cumplir de esta manera con el principio tributario ambiental de que “el que contamina, paga”.

La última alternativa que serviría para poder realizar el cobro de un impuesto ambiental viene de la mano con la revisión técnica vehicular, por medio de esta se podría evaluar el estado mecánico general de todo el parque automotor que circula dentro del país y poder generar un rubro a cancelar al momento de la respectiva matriculación que será mayor o menor en función del estado de los sistemas de dicho vehículo.

#### **1.4.- La determinación tributaria en relación con el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular**

##### **1.4.1.- Hecho generador**

En materia tributaria, el hecho generador se define según Paredes (2016) “como aquella actividad que da razón a la actividad económica, es decir, es el acaecimiento que da origen a la obligación tributaria, entonces se puede entender que el mismo es una especie de presupuesto de naturaleza jurídica o económica que genera una deuda de los contribuyentes hacia el estado”.

En lo referente al tema principal de esta investigación, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el Ecuador se regía por Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado, que señalaba lo siguiente: “El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre”, entonces es evidente que el hecho que daba origen a este tributo es poseer un vehículo motorizado que produzca emisiones de carbono y de otros gases contaminantes.

Podemos determinar que este tiene como hecho generador la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre, este hecho da a entender que el impuesto se aplica directamente a la contaminación que producen los vehículos, es decir, entre más se usa el vehículo mayor contaminación genera y pagará más, pero no sucede así, el impuesto se calcula independientemente del uso del vehículo.

#### 1.4.2.- Sujeto activo

El sujeto activo dentro de una relación tributaria siempre será aquel ente que tenga facultades tributarias recaudatorias, y que exige el pago tributos en virtud del ejercicio del pacto social acordado entre el Estado y los contribuyentes o sujetos pasivos, dentro del Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular es el Estado ecuatoriano el sujeto activo, y el mismo lo administra a través del Servicio de Rentas Internas (SRI), organismo encargado de recaudar el impuesto.

#### 1.4.3.- Sujeto pasivo

EL sujeto pasivo de una relación tributaria por el contrario es aquella persona física o jurídica obligada al cumplimiento de las obligaciones tributarias, son los deudores de los impuestos por las diferentes actividades que realizan, este cumpliría con la obligación tributaria principal, asó mismo con las obligaciones formales inherentes a la misma, sin embargo, cabe recalcar que no perderá su condición de sujeto pasivo, a excepción de que la ley de su tributo cambie o disponga algo diferente.

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, precisamente los principales afectados desde que no rigieron las

rebajas del pago de este eran los dueños de vehículos de alto cilindraje, debido a que debían cancelar altas cantidades materia de este tributo.

#### 1.4.4.- Base Imponible y tarifa

Según la autora Calero (1996) la base imponible se define de manera técnica como “aquella magnitud establecida en virtud de ley que expresa la medición del hecho imponible, más concretamente, de su elemento objetivo”, esta alude al elemento de una especie de cuantificación del hecho imponible, y la misma tiene como objetivo el medir la capacidad económica de esta última.

La base imponible, de manera general, es aquel monto a partir del cual se calcula un impuesto determinado, en este caso la base imponible del impuesto ambiental a la contaminación vehicular 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 Valor de imposición específica según el cilindraje del vehículo*

<b>No.</b>	<b>Tramo cilindraje – Automóviles y motocicletas (b) *</b>	<b>US \$ / Valor de la imposición según el cilindraje (t)</b>
1	Menor a 1.500 cc	0,00
2	1.501 a 2.000 cc	0,08
3	2.001 a 2.500 cc	0,09
4	2.501 a 3.000 cc	0,11
5	3.001 a 3.500 cc	0,12
6	3.501 a 4.000 cc	0,24
7	Más de 4.000 cc	0,35

Elaboración: Servicio de Rentas Internas

#### 1.4.5.- 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 la siguiente tabla:

*Tabla 2 Factor de Ajuste según la antigüedad del vehículo*

<b>No.</b>	<b>Tramo de Antigüedad (años) – Automóviles</b>	<b>Factor de Ajuste (FA)</b>
1	Menos 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%

Elaboración: Servicio de Rentas Internas

La cuantía del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se determina según la misma Ley de Fomento Ambiental (2011) en base a la aplicación de la fórmula que contiene los siguientes elementos:

$$\text{IACV} = [(b - 1.500) t] (1+FA)$$

Dónde:

b =base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos) 34

t = valor de imposición específica

F A=Factor de Ajuste

**Ejemplo:**

- Cilindraje del vehículo: 5.300 cc
- Año del modelo: 1994
- Vehículo particular



*Ilustración 1 Chevrolet Grand Blazer 1994*

**CÁLCULO:**

$$\text{IACV} = [(b - 1.500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(5.300\text{cc} - 1.500\text{cc}) * \$0,35] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = \text{USD } \$1596,00$$

**R=** Un vehículo año 1994 con un motor 5.300 pagaría el valor de USD \$1596,00 por concepto de IACV.

Como punto de gran importancia cabe recalcar que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular empieza a gravar fuertemente a los vehículos que superan los 4000 cc debido a que la imposición específica (t) aumenta considerablemente, de esta manera la consecuencia directa sería tras hacer el respectivo cálculo son cantidades infladas que discriminan y afectan directamente la economía de las personas quienes son dueñas de dichos vehículos, puesto que los valores casi siempre rodean o incluso superan los 1000 dólares de los Estados Unidos de América.

Sin embargo, según la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado (artículo innumerado 5) están exentos del pago del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular los siguientes:

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;
3. Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial;
4. Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente;
5. Las ambulancias y hospitales rodantes;
6. Los vehículos considerados como clásicos;
7. Los vehículos eléctricos; y,
8. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.
9. Vehículos de adultos mayores, según lo establecido en la Ley del Anciano.
10. Vehículos diplomáticos.

Al analizar las respectivas exenciones que dicha ley establece, se deduciría que incumple reiteradamente los fines ambientales para la que fue destinada, debido a que exenta del pago al transporte público, que lógicamente es el que más contamina pues esta todo el día en constante circulación en las calles de las ciudades, a más que en concreto los buses poseen motores a diésel que ya por su diseño y funcionamiento contaminan más que los motores a gasolina convencionales; y existen varias unidades fabricadas antes del año 2000 que aún operan, que no tienen la respectiva tecnología para controlar las emisiones en relación a los modelos más actuales.

El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular tiene como hecho generador la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre, este hecho da a entender que el impuesto se aplica directamente a la contaminación que producen los vehículos, es decir, entre más se usa el vehículo mayor contaminación genera, y pagará más, pero no sucede así, el impuesto se calcula independientemente del uso del vehículo.

Cabe destacar el hecho de que los factores que intervienen en el cálculo del IACV son: el tamaño del cilindraje y los años que tiene cada vehículo, factores absolutamente arbitrarios y anti técnicos respecto a los niveles de gases emitidos por los vehículos, estos factores son considerados debido a que si un vehículo tiene un motor con un cilindraje de 4000 consumirá mucha más gasolina que un vehículo cuyo cilindraje es 1600, además un vehículo modelo 2016 tiene mejor tecnología que ayuda a emitir menos contaminantes, mientras que uno del año 2000 tiende a contaminar más porque sus sistemas ya no funcionan como uno nuevo.

#### 1.4.6.- Objetivos de la Aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Al momento de la creación de un impuesto, el principal objetivo o meta que tiene el mismo es gravar cierta conducta de los contribuyentes, así como modificar patrones de consumo dentro de la economía nacional, a más de los objetivos específicos que cada uno plantea, en este caso precisamente los que contempla la Ley de Fomento Ambiental (2011) son:

1. Reducir la contaminación del ambiente producida por el uso de los vehículos.
2. Cambiar los patrones de consumo hacia vehículos de menor cilindraje.
3. Incentivar el uso de transporte público.

Si se habla como objetivo el reducir la contaminación del ambiente producida por el uso de los vehículos, se habla de un impuesto que grave directamente su uso, y dado que el IACV es un impuesto anual que depende del cilindraje y año del vehículo, no constituye un impuesto cuya aplicación sea directamente enfocada a detener su circulación. Un impuesto que tiene relación directa con el uso del vehículo es, por ejemplo, el aplicado a los combustibles, puesto que un vehículo utiliza obligatoriamente gasolina y es en este punto donde las personas se plantean la opción de gastar su dinero para comprar gasolina

e ir a la tienda en auto, o caminar y poder adquirir otros productos con el dinero que gastarían en aquel impuesto.

Se resaltaría como punto de suma importancia que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular grava mayormente el patrimonio de los sujetos pasivos que a la contaminación que producen, que es el hecho generador estipulado por la Ley de Fomento Ambiental.

## CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

### 2.1.- Metodología de la investigación

La presente investigación se realizó desde un paradigma crítico – propositivo, puesto que se reflexionó y teorizó criterios jurídicos con respecto a la capacidad contributiva y su relación con el Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular, vigente durante los años 2011 hasta el 2012. De este modo, la capacidad contributiva es un principio que sería respetado por el Estado al momento de imponer tributos.

Mantiene un enfoque mixto, puesto que para la recolección de datos y elaboración de los criterios jurídicos se tomó en cuenta todos los recursos recaudados por el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular durante su vigencia, a más que se utilizaron entrevistas a los especialistas enfocados a la proporcionalidad que tendrían los impuestos dirigidos hacia los contribuyentes.

El tipo de investigación fue descriptivo, se realizó un análisis profundo sobre los criterios establecidos por autores que manifiestan la necesidad de que un impuesto sea proporcional a la capacidad contributiva de las personas para no vulnerar sus ingresos y la economía de los hogares. De igual forma los principios tributarios que consagran la normativa legal de nuestro país, tales como la Constitución de la República del 2008 y el Código Tributario.

El método teórico a aplicarse fue el dogmático, se realizó un análisis de la constitucionalidad de este tributo, en ningún país del mundo se ha aplicado un impuesto que sea una carga fiscal para los contribuyentes, y que se calcule en base a parámetros muy arbitrarios tales como el cilindraje y la antigüedad del vehículo, con el fin de determinar si este se aplicó en base a los rangos establecidos constitucionalmente.

## 2.2.- Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

La modalidad de la investigación fue el bibliográfico documental, puesto que, a partir de determinados criterios jurídicos y doctrinarios de leyes y libros enfocados a los principios tributarios, se pudo comprender la importancia y la necesidad de ser aplicados dentro del régimen tributario. Para un estudio de campo fue necesario el análisis de otras legislaciones respecto a la aplicación de impuestos ambientales.

Las técnicas aplicadas para la recolección de la información y de datos, fueron las cinco entrevistas aplicadas de manera escrita y verbal en base a un cuestionario de 6 preguntas referentes al tema de investigación y su problemática, para lo cual se aplicó a 3 especialistas en el tema tributario, a un abogado ambientalista y por último al presidente del Colectivo Fuera Impuesto Verde.

## 2.3.- Población y muestra

Por el carácter propio de la presente investigación es necesario realizar estadísticas sobre cuanto fue el monto recaudado por las arcas fiscales por motivo del Impuesto Ambiental a la Contaminación, e individualizar cuál fue el aporte que cada contribuyente aportó para poder cubrir con el mismo. Se seleccionó la muestra a partir de un mecanismo probabilístico para determinar cuál fue el agravio o la consecuencia de haber cancelado totalmente este tributo. De igual forma se entrevistó a 2 expertos sobre la materia tributaria que están al día con lo que respecta al tema de impuestos ambientales e impuestos vehiculares.

# CAPITULO III: ANÁLISIS Y RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

## 3.1.- Presentación de resultados

El enfoque utilizado en la presente investigación fue el cualitativo, se procedió a realizar entrevistas para la recolección de la información y la validación de esta, empleándose cinco entrevistas dirigidas a profesionales del derecho tributario y a conocedores del tema en general, quienes aportaron con sus diferentes criterios y puntos de vista al respecto.

### Entrevistados

<b>Entrevista 1</b>	Dr. Ab. Eduardo Antonio Paredes Paredes Director SECAP Abogado Especialista en Temas Tributarios
<b>Entrevista 2</b>	Dra. Victoria Adelina Montero Tamayo Abogada, contadora. Asesoría Contable y Tributaria Montero y Asociados.
<b>Entrevista 3</b>	Ab. Mayra Cristina Mena Mena Abogada Ambientalista. Docente a tiempo completo en la PUCESA
<b>Entrevista 4</b>	Dr. Xavier Vilcacundo Abogado y Analista Tributario Docente a tiempo completo en la PUCESA
<b>Entrevista 5</b>	Ing. Carlos Pérez Pdte. Colectivo “Fuera Impuesto Verde” Pdte. Observatorio Tributario Ciudadano

Tabla 3 Entrevista a los Profesionales del Derecho

<b>Preguntas</b>	<b>Experto N°1 Dr. Ab. Eduardo Antonio Paredes Paredes</b>	<b>Experto N°2 Ab. Victoria Adelina Montero Tamayo</b>	<b>Experto N°3 Ab. Mayra Cristina Mena Mena</b>	<b>Experto N°4 Ab. Xavier Vilcacundo</b>	<b>Experto N°5 Ing. Carlos Pérez</b>	<b>Análisis</b>
<b>1.- ¿Cómo considera usted que la eliminación del Impuesto Verde afectó las arcas del erario nacional?</b>	El impuesto verde inicialmente fue creado para regular la contaminación, sin embargo, se convirtió en un impuesto recaudador, por lo tanto, en cifras se verificaría la recaudación anual del impuesto verde para poder poner ese dato.	Se vio para hacer la derogatoria de la norma cuanto es que se había recaudado por impuesto verde, y en realidad se determinó que no era una mayor recaudación, hay que entender que el impuesto verde no se da para recaudar impuestos, sino para generar conciencia del planeta, porque los impuestos no están dirigidos solamente a la política económica, sino también a la conciencia social, esa es la nueva función del impuesto a nivel mundial, entonces si tu concibes como función social está plenamente justificado, pero si le concibes a nivel	Hay que tomar en cuenta que hay otras fuentes de contaminación ambiental que no se han logrado regular hasta el momento en la Asamblea, hay mayores fuentes de contaminación provenientes de la extracción de materiales derivado de la explotación de la naturaleza a una escala mucho mayor, no se toma en cuenta específicamente lo que afectaría al bolsillo del ciudadano común y corriente, entonces en proporción no es tanto lo que perdemos al eliminar el impuesto verde, sino que el estado debe reestructurarse e ingeniarse de otra	En nada, la aportación al erario era insignificante, el impuesto tenía un sentido ambiental más que recaudatorio, sin embargo, no se lo destinó para estos fines, pues ningún proyecto en beneficio al medioambiente se puso en marcha.	Principalmente afectó a la cantidad que se destinaba para gastos burocráticos, todo el dinero recaudado por este impuesto se destinó para cancelar sueldos de empleados públicos, no se afectó a lo destinado para proyectos medioambientales porque lamentablemente el gobierno ha descuidado este ámbito y ha derrochado este dinero que se debió utilizar para los fines anteriormente mencionados	En general, se ha demostrado que los ingresos provenientes del impuesto ambiental a la contaminación vehicular se han destinado mayormente a gastos burocráticos, que a proyectos medioambientales que mitigarían o repararían el daño causado a los diferentes ecosistemas, motivo por el cual el principal afectado es el presupuesto del Estado, con la eliminación de este impuesto, muchos sueldos de los trabajadores de las diferentes instituciones públicas no podrán ser cubiertos, y se tendrá que reducir sueldos o personal a su vez, o buscar otra fuente de ingresos para cubrir con todos los gastos

		<p>únicamente recaudatorio, no tiene ninguna función este impuesto verde, ahora bien en la asamblea solamente se decía que este impuesto solamente tiene una función recaudatorio, sin embargo los impuestos siempre tienen una función recaudatoria principal, pero también se entendería la función social que cumple, entonces la afectación a las arcas nacionales no fue determinante para su derogatoria.</p>	<p>manera para que su capacidad recaudativa sea mucho más grande, porque este tiene la potestad de gravar diferentes fuentes de contaminación</p>			<p>mencionados anteriormente.</p>
--	--	---	---	--	--	-----------------------------------

<p><b>2.- Una vez eliminado el Impuesto Verde, ¿considera usted que se cobraría impositivas en consideración a la capacidad contributiva de los contribuyentes para mejorar el medioambiente?</b></p>	<p>Se plantearía alternativas al impuesto verde que regulen la contaminación, entre estas alternativas se analizarían para que no afecten a las personas en su capacidad contributiva, porque el impuesto verde si afectaba al tema contributivo al cobrarles un impuesto exagerado, considero que se plantearían alternativas por parte de los municipios para disminuir la contaminación</p>	<p>Desde mi punto de vista la capacidad contributiva del contribuyente es una ecuación que tiene que mirarse porque la constitución lo dice, y porque socialmente tiene que ser así, pero el medioambiente es un compromiso de todos, no de los que más tienen, es un compromiso social, entonces si es que se les carga con más tributos a los que más ingresos tienen, que función se haría con los que menos tienen, y que muchas veces son los más contaminadores y los más depredadores, ahora si es que tu consideras que los impuestos en base a la recaudación proporcional, una parte de ellos vas a destinarlo para generar una conciencia social en los que menos tienen sería justificado el cobro proporcional, pero en base a la educación, no porque cobras más vas a</p>	<p>El eliminar el impuesto verde está conectado o relacionado con la mitigación y adaptación al cambio climático, entonces al momento de querer imponer este faltante de las arcas del Estado hacia el contribuyente, de otra manera que no está necesariamente a la ambiental, no se cumple con esas funciones, que son la mitigación con CO2 o adaptación que es cuidar a los grupos de atención vulnerable, entre otras cosas, entonces se desvirtúa, ya no se llamaría impuesto verde, sino más bien sería un impuesto, una tasa o algún otro mecanismo recaudatorio del estado, pero se borra la parte ambiental que es lo esencial</p>	<p>Eso rompería el principio de progresividad que básicamente está ligado al pago del impuesto en función de los ingresos, deberían plantearse nuevas alternativas para que exista un impuesto en función de cuál es grado de contaminación que cada grupo de contribuyentes ocasiona</p>	<p>Básicamente lo que se haría es gravar únicamente a las principales fuentes de contaminación, es decir que quien contamina, paga. Esto obviamente no se cumpliría anteriormente con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, pues la mayoría de los vehículos de alto cilindraje cuyos dueños eran los mayormente afectados al tener que pagar fuertes cantidades de dinero, no utilizaban a diario los mismos, se limitaba su uso a los fines de semana en trayectos relativamente cortos, a diferencia de la mayoría de los vehículos de calle que pasan mayor tiempo en circulación.</p>	<p>Es esencial aplicar un impuesto que no afecte gravemente a la economía de los sujetos pasivos o contribuyentes, pues difícilmente van a cumplir a cabalidad si es que se la vulnera de forma considerable, motivo por el cual es de suma importancia que el Gobierno realice una investigación exhaustiva sobre cuáles son realmente las fuentes que más emiten gases contaminantes para poder gravar de forma justa a los mismos, y no se generen los mismos problemas que se dieron con el ya derogado impuesto ambiental a la contaminación vehicular que gravaba injustamente a quienes poseían vehículos más baratos, más antiguos y de mayor cilindraje que se utilizaban como herramientas de trabajo por su capacidad de carga, durabilidad, entre otras cosas. Ahora si en realidad es necesario aplicar un impuesto en beneficio del medioambiente, lo recaudado por este se</p>
---	--	--	--	---	--	---

		tener menos impacto ecológico, no va por ahí.				invertiría en primer lugar en mejorar la calidad de combustible que se comercializa en el país, pues a un mejor combustible, mayor eficiencia y menor contaminación.
--	--	---	--	--	--	--

<p><b>3.- ¿Bajo qué parámetros legales considera usted que se aplicaría un impuesto ambiental a la contaminación vehicular?</b></p>	<p>Como punto más importante sería un impuesto que no afecte a la capacidad de las personas, que el impuesto, puesto que el anterior si afectaba a las personas y a su parte económica, lo que se pretende crear con impuestos reguladores es bajar temas de comportamiento, en este caso de contaminación, a las empresas que más contaminan se les cobraría más tributos, igual a las personas que tal vez tienen vehículos que podrían estar en mal estado se podría crear un tributo para este tipo de vehículos</p>	<p>A mi parecer estaba bien concebido el tema del impuesto por la contaminación ambiental, al considerar que los vehículos que más contaminan son los más antiguos, y dentro de estos tenemos a los buses, los camiones, los taxis, pero obviamente se tiene que dar una alternativa de sustitución de estos medios de locomoción, a mi criterio más que promocionar un impuesto a la contaminación, se tendría que hacer una sustitución de vehículos que contaminan, por ejemplo los eléctricos, que a nivel mundial van a empezar a entrar, más bien se tiene que apoyar a la sustitución de la contaminación,</p>	<p>Se tendría primero que partir de un estudio técnico, entonces hay empresas especializadas que ellos realizan un cálculo o ya mencionan el índice de impacto ambiental que tiene cada automotor, entonces esto es una progresión matemática, no podemos decir que se cobre un impuesto porque detrás de ello hay un estudio científico, cuantos autos, cuantos años tienen, cual es la tasa promedio de contaminación, cuál es el impacto ambiental, cuál es la medición de la huella de carbono, cuál es la huella ecológica en general, entonces primero parte de una consultoría macro ambiental para poder determinar en la parte tributaria, a ver si es o no factible hacerlo, o si hay otros sistemas donde se compensaría.</p>	<p>Nivel de contaminación, a más combustión más impuesto.</p>	<p>Simplemente quien contamina, paga. De esto depende plantear un impuesto que sea eficiente y justo para las personas, y a su vez beneficiaría al medioambiente, según los cálculos que hemos realizado en conjunto con el resto de miembros de colectivo ciudadano “Fuera Impuesto Verde” solo con aumentar 0,03 centavos de dólar al precio de los combustibles, el Gobierno podrá recaudar sin problema alguno la misma cantidad que recaudó el impuesto ambiental a la Contaminación Vehicular durante los años en los que estuvo vigente, de esta manera las personas que consuman mayor cantidad de combustible son gravadas por el impuesto, lógicamente ellos van a contaminar de mayor manera.</p>	<p>En primer lugar y como más importante parámetro es que el mismo no afecte a la capacidad contributiva o al bolsillo de la persona obligada a cancelar, en segundo lugar se tiene que analizar el parque automotor del país, por ejemplo que tipo de vehículos son los que más generan impacto ambiental, y qué vehículos son los que mayor tiempo circulan en las carreteras, para de este modo tomar acciones y poder diseñar correctamente el cobro de dicho impuesto, aparte como lo hemos desarrollado en la presente investigación, que es plantear un impuesto ambiental en base a la revisión técnica vehicular, para poder otorgar beneficios a quienes tienen en buen estado a los diferentes sistemas del automotor, y gravar más fuertemente a las personas que no, lógicamente no se establecerían exenciones al transporte público, pues al estar en constante circulación todo el día</p>
---	--	---	--	---	--	--

						son los que más contaminan en relación a kilómetros recorridos.
--	--	--	--	--	--	---

<p><b>4.- ¿Qué alternativas considera usted acordes y posibles para reemplazar el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular</b></p>	<p>Se verificarían estudios de si las empresas generan más contaminación cobrarles un tributo a estas sobre la contaminación de sus fábricas, igual si se determina que los buses generan de igual manera contaminación se crearía un tributo específico solo al tema de buses, y al resto de personas, o el resto de los vehículos que consideren que están en mal estado se cobraría un tributo pero que no afecte a la parte económica de las personas.</p>	<p>Una alternativa sería generar conciencia como mencioné anteriormente, es decir sustituir un impuesto por otro si podría considerarse como una de ellas, como por ejemplo el impuesto a las fundas plásticas que son muy contaminantes, esto se ha convertido en una alternativa a nivel mundial; otra fue aquel impuesto de las botellas plásticas, se preguntaría si se ha realizado un estudio respecto a la disminución de las botellas plásticas por efecto del impuesto, en mi opinión creería que no, se vuelve al mismo criterio, que es en base a la educación, un ejemplo sería la campaña que se dio con el asunto de los sorbetes, que sí genero impacto en la juventud, entonces va por este camino.</p>	<p>Tenemos muchas alternativas y muy variadas, primeramente se iniciaría todo lo que es con materia ambiental con un plan de reeducación, es decir tomar conciencia que el cambio climático es algo real, segundo el Ecuador está adscrito a los programas y convenios con naciones unidas sobre el cambio climático y se ejecutaría los 17 objetivos del desarrollo sostenible, entonces en ellos nosotros encontramos la respuesta o ya la parte práctica de cómo incentivar el cuidado con la naturaleza, pero también con un gobierno más responsable, entonces no es una cuestión demagógica sino que es un plan articulado que nace de otros planes que ya están propuestos y que todavía no se han cristalizado.</p>	<p>Un impuesto único en función del valor de la matrícula podría ser una opción</p>	<p>Establecer una pequeña alza a los combustibles de hasta 0,20 centavos de dólar, así se podrá recaudar una mayor cantidad de dinero que con el impuesto verde, para lo recaudado invertir en proyectos en beneficio del medioambiente, o a su vez incentivar la renovación del parque automotor mediante la reducción de tributos, entre otras opciones.</p>	<p>Cada uno de los expertos en el tema concuerdan que existen alternativas posibles de aplicar, siempre y cuando se realice el respectivo estudio y cálculo, cabe recalcar que no solamente los automotores producen emisiones contaminantes, sino que también están las fabricas que dada su naturaleza contaminan mucho más que los vehículos, otro impuesto que serviría como ejemplo es aquel que grava a las fundas plásticas que fue un rotundo éxito pues se redujo la utilización de las mismas de una forma considerable, otra interesante alternativa es aquella de subir únicamente dos centavos el precio de un determinado combustible, según los cálculos realizados por los expertos del colectivo “Fuera Impuesto Verde” el gobierno pudiese recaudar la misma cantidad que el Impuesto Ambiental a la Contaminación</p>
---	--	---	---	---	--	--

						<p>Vehicular durante los años que estuvo vigente. Por ende, se concluiría que opciones existen, pero es menester realizar una investigación profunda de cuáles son las fuentes principales de emisiones contaminantes.</p>
--	--	--	--	--	--	--

<p><b>5.- ¿Cómo ha influido el pago del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el comportamiento de los contribuyentes?</b></p>	<p>El impuesto no cumplió con sus fines que fue regular, sino más bien fue recaudar, y por ende pudieron haber vehículos que ni siquiera contaminaban, pero sin embargo tenían que pagar un tributo, a diferencia de otros vehículos que contaminen y tal vez porque no están dentro del hecho generador no pagaban nada.</p>	<p>No existió ningún impacto, fue aceptado, asumido y pagado, pero nunca se evidenció una acción contraria al impuesto, sino más bien me parece que ha tenido un tratamiento político el derogar, porque si hubiera seguido se continuaría con su pago, no evidenció ningún comportamiento contrario de los usuarios, en este caso de los sujetos pasivos.</p>	<p>El comportamiento del contribuyente es inminentemente inquisitivo, lo que no nos duele o lo que no nos cuesta no lo valoramos, pero cuando ya se topa el bolsillo general de la población nosotros ahí valoramos, no se ha tomado, no se ha hecho una verdadera difusión que este impuesto ayudaba a controlar las emisiones, sino solo que se le veía desde la carga impositiva del estado, y se tomó en cuenta que la gente que utiliza automotores en su mayoría, hablamos de transportes, buses, taxis, tienen un nivel socioeducativo de medio a bajo, entonces estos nuevos conceptos no caben todavía en su cosmovisión o en su manera de ver el mundo, el planeta, las nuevas tecnologías, entonces tendrían que iniciar con campañas de reeducación para luego centrarse a la</p>	<p>Creo que nunca estuvo bien entendido y por eso no tuvo éxito</p>	<p>En nada, lamentablemente las personas afectadas se han visto seriamente comprometidas con su economía y con su trabajo, la mayoría no quería exponerse a trabajar porque sus vehículos que eran sus herramientas de trabajo podían ser retenidas por no estar al día en la matrícula, hay que tomar en cuenta que si las personas no tenían los recursos suficientes para cumplir con el impuesto verde, mucho menos iban a tener para comprar un vehículo mas moderno que no sea de alto cilindraje y cumpliría con las mismas funciones que este, así que prácticamente se no se hubiera eliminado, tampoco hubiese modificado la conducta de los sujetos pasivos.</p>	<p>Los profesionales concuerdan en que el impuesto aparentemente ambiental, no tuvo nada de aquello, pues si el objetivo de este impuesto era cambiar la conducta de las personas e incentivarlas a que no compren vehículos de alto cilindraje con bastantes años de antigüedad, obviamente no se cumplió, lo único que hizo fue recaudar una gran cantidad de dinero que para colmo no se invirtió en proyecto ambiental alguno que prevendría o mitigaría los daños al medioambiente, sino que se utilizó para gastos netamente burocráticos, por ende a partir de su derogación, que algunas personas lo interpretan como algo “populista”, la mayoría de personas no estaban de acuerdo con su pago, sin embargo, si no se hubiera derogado la gente hubiese seguido con sus vehículos sin la matrícula al día arriesgándose a que su herramienta de trabajo en la mayoría de casos, sea</p>
---	---	--	---	---	---	---

			<p>explicación, porque en la teoría es algo bueno pero en la práctica socialmente no dio frutos porque como en otros países antes de lanzar una ley tan fuerte, hacen estudios antropológicos y nos dicen cuál sería la proyección del comportamiento de la gente, pero aquí se lanzan las cosas por lanzar sin estudios previos.</p>			<p>retenida por las autoridades competentes.</p>
--	--	--	---	--	--	--

<p><b>6.- ¿Considera usted que el pago de la cuantía del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular respetó el principio tributario de la capacidad contributiva?</b></p>	<p>No respetaba porque se cobraba valores excesivos por lo general a personas que tenían vehículos con más años de antigüedad y que tal vez por motivos de trabajo necesitaban vehículos grandes para transportar sus productos, sin embargo, estas personas al tener pocos ingresos tenían que pagar valores altos de impuesto, que muchas veces nunca se pagó y el Estado también perdió en la recaudación.</p>	<p>No, pues no se hizo ningún análisis al respecto, fue todo lo contrario, tienes carros viejos pagas más, y quien posee este tipo de carros son quienes no pueden comprarse, obviamente es un embudo invertido, pues quienes menos tienen son los que más pagaban</p>	<p>Considero que sí, el proyecto como tal, la parte de estructura financiera y tributaria está bien, pero está mal explicado y mal aplicado, nos pasó algo que digamos remotamente tiene un parecido en forma cuando se quiso regular la parte de la ley de herencias, porque fue un escándalo completo y la gente no comprendía que detrás de sí era una función de regular algo en justicia, en materia de equidad, respecto al ambiente, pero no está bien explicado, el concepto está mal, en teoría, en números y en cifras era una ley, y era un avance tributario que si era ejecutable, pero no era sostenible porque la población estaba descontenta.</p>	<p>No, estaba fijada únicamente al vehículo, hay gente que tiene grandes recursos y gente que no, pero tendrían un mismo vehículo de trabajo y los dos pagarían lo mismo</p>	<p>En ningún momento, puesto que las cantidades a cancelar eran totalmente absurdas en comparación al avalúo del vehículo, y por este motivo las personas no podían actualizar anualmente su matricula pues este impuesto les impedía, motivo por el cual también el Estado resultó afectado porque no lograba recaudar lo propuesto, si se plantea cobrar un impuesto ambiental se tomaría en cuenta que vehículos son capaces de adquirir la gente que tiene grandes recursos que obviamente cancelarían mayores cantidades en relación a las cantidades que pagarían las familias de escasos recursos y también que vehículos adquirirían ellos.</p>	<p>Los profesionales concuerdan en que no se respetó la capacidad contributiva del sujeto pasivo en ningún momento, principalmente porque en la mayoría de las ocasiones las personas que estaban obligadas a pagar este tributo eran aquellas que poseían vehículos de alto cilindraje, que por lo general eran sus herramientas de trabajo, y dado que se necesita de gran potencia para transportar cargas no podían optar por vehículos más actuales, y también por el precio que cuesta adquirir uno de estos. Si una de estas personas afectadas no tiene, o le cuesta demasiado poder cumplir con este tributo, obviamente no va a poder comprarse un automotor del año que esté acorde a la normativa medioambiental vigente actualmente, así que su economía se veía seriamente comprometida.</p>
--	---	--	--	--	---	--

### 3.2.- Análisis General

A partir de las entrevistas realizadas desde la perspectiva de los expertos dentro del tema tributario, enfocados en su totalidad hacia el tema de la presente investigación, todos ellos contribuyeron con sus puntos de vista, en donde se pudo evidenciar que los impuestos como tal, tienen dos finalidades respectivas, que son recaudar recursos para que sean utilizados por el Estado, y modificar ciertas conductas que se consideran dañinas para la población en general, sin embargo al hablar netamente de un impuesto “ambiental” se deduciría a simple vista que está destinado al cuidado y preservación del medioambiente, sin embargo los más de 900 millones de dólares que recaudó este tributo durante el tiempo que estuvo vigente, solamente se invirtieron en gastos permanentes que nada tenían que ver con el medioambiente y la naturaleza.

Los entrevistados concuerdan en que debió aplicarse un estudio antropológico y técnico acerca de cuál era la mayor fuente de contaminación en las ciudades, y con mayor profundidad acerca de cuáles vehículos son los que mayoritariamente contaminan, para a partir de estos datos comenzar a idear un tributo que cumpla tres cosas principalmente, en primer lugar que grave a quien más contamina, en segundo lugar que todos los recursos recaudados por dicho tributo sean invertidos netamente en el cuidado medioambiental, y por último que este se aplique a los contribuyentes con extrema observancia al principio tributario de la capacidad contributiva, pues caso contrario se vulnera a la economía y a los hogares imponiéndoles cargas fiscales abusivas y confiscatorias.

Por último, aun así, recalcaría que cumple un papel fundamental la cultura y educación de las personas en lo que respecta a asuntos medioambientales, puesto que desde este punto se partiría si lo que se quiere es reducir las emisiones y la huella de carbono, principalmente porque si los contribuyentes están culturizados, practicarán conductas más amigables con el medioambiente.

## CONCLUSIONES

1.- El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular no cumplió con los objetivos para los que fue creado, que eran principalmente incentivar la no utilización de vehículos de alto cilindraje y menor tecnología en lo que corresponde a emisiones, pues en su lugar, se convirtió en un impuesto netamente recaudador que no invirtió en proyectos en beneficio del medioambiente, al contrario, según el Ministerio de Finanzas todo lo recaudado se lo destinó para cumplir con gastos permanentes dentro del presupuesto anual del estado, entonces este impuesto fue todo, menos verde o ambiental.

2.- La capacidad contributiva, principio de gran importancia dentro del derecho tributario fue transgredido con la imposición del pago de este tributo, puesto que las personas que utilizaban sus vehículos de alto cilindraje netamente para trabajo en terrenos difíciles y hostiles son los que más valor materia de este impuesto debían cancelar, y al percibir ingresos relativamente bajos, no podían cumplir con esta obligación tributaria, y peor aún no podían utilizar su herramienta más importante de trabajo por miedo a que sean retenidos sus vehículos por parte de las autoridades hasta que matriculen y paguen todos sus valores pendientes, irónicamente se planeaba que estas son las personas que modificarían su conducta y comprar vehículos más nuevos y de menor cilindraje, pero sus recursos son insuficientes para pagar la matrícula, y peor aún para adquirir un vehículo más moderno.

3.- Definitivamente no se cumplió con el principio tributario de “quien contamina, paga”, el cual está avalado por diferentes instituciones internacionales, tales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), debido principalmente a que este impuesto se calcula independientemente del uso que se le da a determinado vehículo, solo se considera dos factores principalmente como lo son el tamaño del cilindraje, y los años que tiene determinado automotor.

4.- En caso de querer implementar un impuesto regulador de las emisiones producidas por los vehículos terrestres motorizados, debería realizarse un estudio profundo sobre el tipo de vehículos que más generan emisiones durante el día, a más de un estudio netamente técnico en base al estado real de un automotor respecto a su estado mecánico, y respecto a cuánto recorre en su día a día para tener una idea clara sobre

a quién poder gravar más fuertemente, y sobre todo se consideraría la capacidad contributiva de cada persona para que esta no sea vulnerada y no resulte en una afectación seria para la economía de las personas, puesto que en la actualidad poseer un vehículo se ha vuelto necesario para desempeñar sus actividades diarias sin problema alguno.

## **RECOMENDACIONES**

1.- Si se desea aplicar un tributo que grave principalmente la contaminación producida por los vehículos motorizados, se realizaría un estudio a profundidad acerca de cuáles son los vehículos que mayormente contaminan, para que en ellos recaiga mayores cargas fiscales pero que no afecten de igual manera con su capacidad contributiva.

2.- Se recomienda aplicar un impuesto ambiental que grave a los vehículos automotores que circulan en todo el territorio ecuatoriano, y tomar en cuenta principalmente el estado en el que se encuentran todos los sistemas del mismo, con especial énfasis en el sistema de escape, silenciadores, catalizadores, a más de la compresión del motor, pues a través de esta última se podrá determinar cuanto tiempo de vida útil le queda, antes de emitir humo azul, negro o blanco que contienen mayor cantidad de gases contaminantes; este impuesto deberá calcularse en base al avalúo comercial del vehículo como tal, y no podrá exceder del 5% de este valor en ninguno de los casos; no existirán exenciones para el transporte público, y se aumentará una tarifa en especial para los vehículos a diésel, pues se ha demostrado en diversos estudios que este tipo de motores emiten mayores niveles de contaminación por su diseño e ingeniería; se cancelará al momento de la matriculación anual del automotor.

3.- Se recomienda la creación de un proyecto para la apertura de nuevos espacios específicamente diseñados para la correcta realización de la Revisión Técnica Vehicular, que cuenten con la mayoría de los instrumentos para medir las emisiones de gases, y del

resto de sistemas del vehículo, en al menos un 60% de ciudades en donde se matricularían los automotores dentro del país.

4.- Se recomienda interponer un sistema de denuncias dirigidas hacia vehículos que estén en pésimo estado, es decir que estén con humo de forma excesiva afuera de su escape y que de manera evidente no funcionen correctamente y que produzcan mayores niveles de contaminación, para que de esta manera cualquier ciudadano que tenga conocimiento de algún vehículo que se encuentre en dicho estado, pueda darlo a conocer a las autoridades respectivas y que se tome las acciones necesarias para evitar ese tipo de contaminación.

5.- Se recomienda que el Estado realice inversión en lo que respecta a medios de transporte alternativos que no utilicen como fuente de energía combustibles fósiles, de este modo se podrá reducir considerablemente las emisiones de huella de carbono, todo esto orientado a cumplir con la idea de desarrollo sostenible.

6.- Se recomienda asesorarse con expertos sobre el tema medioambiental, para que a través de ellos se reestructuraría e idearía un impuesto que gravaría no solo a los vehículos motorizados, sino, asimismo, a otras fuentes de contaminación, tales como las actividades extractivas, las actividades industriales, entre otras, en especial a países de primer mundo que tienen mucho mejor estructurado el tema tributario relacionado con el medioambiente.

7.- En lo que corresponde a las externalidades estas causan distorsiones en el uso de los recursos porque la sociedad no paga el precio del bien en cuestión; de ese modo, el problema reside en estimar el precio que prevalecería ante el mal funcionamiento del mecanismo de precios del mercado, por ende, debería analizarse de manera profunda cuáles serían las externalidades que podría conllevar la aplicación de un impuesto ambiental que grave a los vehículos.



## BIBLIOGRAFÍA:

- Acquatella, Jean (2005). *El papel conjunto de las autoridades fiscales y ambientales en la gestión ambiental de los países de América Latina y el Caribe*. Recuperado de [www.eclac.org/publicaciones/xml/4/23634/Libro85Cepal.pdf](http://www.eclac.org/publicaciones/xml/4/23634/Libro85Cepal.pdf)
- Alcívar, N. (2016) Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de Latinoamérica. *Universidad Andina Simón Bolívar*. Recuperado de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5429/1/T2139-MT-Alcivar-Evaluacion.pdf>
- Amoroso, X. (2014) Tributación Ambiental SRI: Caso de Ecuador. Recuperado de <https://www.oecd.org/tax/tax-global/Session-3-Ecuador.pdf>
- Antamba, J. Reyes, G. Granja, M. (2016) *Estudio comparativo de gases contaminantes en un vehículo M1, utilizando gasolina de la Comunidad Andina*. Recuperado el 27/09/2016 de <http://ingenieria.ute.edu.ec/enfoqueute/>
- Caizaluiza, D. (2014). *La contaminación del aire por emisión de gases tóxicos vulnera el derecho del buen vivir, en el distrito metropolitano de quito barrio los dos puentes, durante el año 2014*. Recuperado de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/5967/1/T-UCE-0013-Ab-088.pdf>
- Cepal. (2013). Ecuador: Política Fiscal Verde. *Medidas Medioambientales*, 30, 15-19
- Cordero, M. (2018) Estudio de la Aplicación de Impuestos Ambientales en el Ecuador. (Tesis Maestría). Universidad del Azuay. Recuperada de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/7731/1/13538.pdf>
- Departamento de Cuidado Medioambiental de Oregon. (2015) Autos emitiendo humo en exceso, *Enviromental Resources*, 27, 2-8
- Granizo, J. (2012) *Análisis de la Ley De Fomento Ambiental y optimización de los ingresos del estado en el Ecuador sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular*. Recuperado de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/1154/1/T-UCE-0003-169.pdf>

- Maya, L. Rosero, P. (2016) Los Tributos Verdes en América Latina: Un Comparativo estructural. Material no publicado. Recuperado de [http://www.conveniopc.org/images/Memorias\\_iv\\_encuentro/Mesa\\_Auditoria/Los\\_tributos\\_verdes\\_en\\_Am%C3%A9rica\\_Latina\\_-\\_Un\\_comparativo\\_estructural.pdf](http://www.conveniopc.org/images/Memorias_iv_encuentro/Mesa_Auditoria/Los_tributos_verdes_en_Am%C3%A9rica_Latina_-_Un_comparativo_estructural.pdf)
- Medellín, P. (2003, 28 de agosto). Autos menos contaminantes, de la demagogia al realismo. *Pulso, Diario de San Luis*. (p. 4a)
- Oliva, N. (2011). *Impuestos verdes: ¿Una alternativa viable para el Ecuador?* Recuperado el 08/04/2019 de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/5967/1/T-UCE-0013-Ab-088.pdf>
- Pacheco, J. (2010) Principios constitucionales en el derecho tributario ecuatoriano. (Tesis de maestría) Universidad de Cuenca. Recuperado de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/2682/1/tm4434.pdf>
- Patty. (24 de abril de 2012). Impuesto verde en el Ecuador. Obtenido de <http://pattytopatty.blogspot.com/>
- Pérez, D. (2017) *Estudio De Emisiones Contaminantes Utilizando Combustibles Locales*. Recuperado el 22/12/2017 de <https://dialnet.unirioja.es> › descarga › artículo
- Tondini, D. B. (13 de noviembre de 2017). La Tributación Internacional y relación con el medio ambiente. Obtenido de <http://studylib.es/doc/655642/latributaci%C3%B3n-internacional-y-relaci%C3%B3n-con-el-medio-ambi>.
- Tumbaco, J. (2013) *Análisis del impuesto ambiental y su activa recaudación tributaria en el Ecuador, Periodo 2010-2014*. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7160/1/Analisis%20del%20Impuesto%20Ambiental%20y%20su%20activa%20recaudacion%20tributaria%20en%20el%20Ecuador%202010-2013.pdf>
- Ureña, S. (2015). *Principio de la capacidad contributiva como principio rector del régimen tributario ecuatoriano*. Recuperado de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/21185/1/Tesis.pdf>

- Valenzuela, R. (1991). El que contamina paga. *Revista de la CEPAL*, 77-88.
- Vayas, A. (2017) *El impuesto ambiental y la demanda de autos usados en la ciudad de Ambato*. Recuperado de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/impuesto-autos-ambato.html>
- Vega, I. Ricárdez, J. (2012) Evolución y desarrollo histórico de los impuestos verdes en el mundo y en México: una perspectiva de sustentabilidad de las organizaciones responsables. Material no publicado. Recuperado de <http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xvii/docs/G07.pdf>
- Vintimilla, P. (2015) *Análisis de Resultados de la Medición de Emisiones de Gases Contaminantes de Fuentes Móviles a partir de la implementación de la Revisión Técnica Vehicular en el Cantón Cuenca*. Recuperado de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7647/1/UPS-CT004530.pdf>
- Villegas, W. (2012) Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular “IMCV” – caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra. *Revista Perspectivas*. N° 30, pp. 7-10. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/4259/425941260002.pdf>
- Viveros, M. (2012). *Análisis jurídico de los impuestos ambientales su importancia y aplicación en el Ecuador* (tesis de pregrado). Universidad de las Américas, Quito, Ecuador. Recuperado de <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/165/1/UDLA-EC-TAB-2012-93.pdf>

**Constancia de las entrevistas realizadas:**



**AB. MAYRA CRSTINA MENA MENA**



**DR. EDUARDO ANTONIO PAREDES PAREDES**



**DRA. VICTORIA ADELINA MONTERO TAMAYO**