PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR - MATRIZ

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA C.P.A.

EVALUAR LA CALIDAD DE GASTO DEL ESTADO ECUATORIANO EN EL AÑO 2018 y 2019, FRENTE AL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR, COMO FUENTE DE INGRESO TRIBUTARIO

JONATHAN PAUL CUEVA BRAVO

DIRECTOR: MGTR. FRANCISCO VITERI

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: APLICACIONES TRIBUTARIAS

QUITO, DICIEMBRE 2019

DIRECTOR:

Mgtr. Francisco Viteri

INFORMANTES:

Mgtr. José Torres

Mgtr. Jaime Guada

DEDICATORIA

A Dios, por haberme permitido llegar a esta etapa y por la salud que me ha brindado para alcanzar mis metas.

A mis hijos y esposa por darme su constante apoyo día a día, haciéndome sentir una gran persona, por todo su amor que me han demostrado haciéndolos participes de este logro.

A mis padres, por su apoyo constante y comprensión durante este largo proceso, por su ejemplo a seguir de lucha y perseverancia, y por todo su amor.

A toda mi familia, amigos que participaron directa e indirectamente en la elaboración de esta tesis.

A mi tutor y profesor que fue clave en la elaboración de esta tesis.

Jonathan

AGRADECIMIENTO

Gracias a Dios por la salud, a mi universidad por haberme permitido ser parte de ella, a todas las personas que me brindaron su granito de arena en este proceso desde un principio y hasta el final, y que gracias a ese apoyo y motivación son participes de la culminación de mi paso por la universidad. Gracias a mi esposa y a mis hijos que fueron mi motivación y apoyo constante durante toda la carrera para seguir luchando por mis objetivos.

Jonathan

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 1

1 MARCO TEÓRICO 2

1.1 Exposición y análisis de conocimientos teóricos relacionados con el problema 2

1.1.1 Contaminantes frecuentes en el aire y sus efectos más temidos 10

1.1.2 Contaminación Global 11

1.1.3 Fuentes de Contaminación 13

1.1.4 Efectos de la Contaminación 13

1.2 Definición de Impuestos Ambientales 15

1.2.1 Reformas Fiscales verdes a nivel Internacional 16

1.2.2 Marco Legal de la experiencia ecuatoriana 18

1.2.3 Tipos de Impuestos Ambientales en el Ecuador 19

1.2.4 Beneficios Adicionales dentro de la Legislación Tributaria 28

1.2.5 Objetivo de los Impuestos Ambientales 30

1.2.6 Retos y desafíos de los Impuestos Ambientales 31

1.3 Ventajas de los Impuestos Ambientales 32

1.4 Desventajas de los Impuestos Ambientales 33

2 EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV), EN EL ECUADOR, MARCO CONCEPTUAL 35

2.1 Conceptos Básicos 35

2.1.1 Tributo 35

2.1.2 Impuesto 35

2.1.3 Impuesto ambiental 35

2.1.4 Responsabilidad social 35

2.1.5 Medio Ambiente 36

2.1.5.1 Calentamiento global 36

2.1.5.2 Efecto invernadero 36

2.1.5.3 La contaminación ambiental 36

2.1.6 Contaminación vehicular 37

2.1.6.1 Impacto ambiental 37
2.1.6.2 Vehículo..... 37
2.1.6.3 Vehículo híbrido 38
2.2 Nacimiento del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el Ecuador 38
2.2.1 Determinación del impuesto, hecho generador, sujeto activo, sujeto pasivo, base imponible y tarifa del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el Ecuador 40
2.2.2 Cálculo del impuesto 42
2.2.3 Exenciones..... 43
2.2.4 Recaudaciones 44
2.2.5 Consideraciones del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular 44
2.3 Análisis de la determinación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) y sus elementos..... 46
2.3.1 Análisis del objeto y hecho generador..... 46
2.3.2 Análisis de los sujetos que intervienen..... 46
2.3.3 Análisis de la base imponible, cálculo y aplicación al Impuesto a la Contaminación vehicular (IACV)..... 47
2.3.4 Riesgos, impactos, consecuencias y alternativas..... 47
2.3.5 Análisis de las exenciones del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) 48
2.3.6 Análisis de la antigüedad del Parque Automotor en Ecuador 49
2.3.7 Análisis del crecimiento del Parque Automotor en el Ecuador..... 50
2.3.8 Análisis del crecimiento Vehicular, tanto livianos y comerciales..... 51
2.3.9 Análisis del crecimiento Vehicular por marcas en el mercado ecuatoriano..... 51
2.4 Ingresos VS. Gastos del Estado con respecto al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular..... 52

3 ANÁLISIS DE APLICACIÓN Y DEROGACIÓN DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR..... 55
3.1 Limitantes de Contaminación..... 55
3.2 Motivos para la derogación del IACV..... 57
3.3 Proceso de la derogación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) 58

3.4 El objetivo de implementación del Impuesto Verde. ¿Cuánto dinero recaudó? 59
3.5 Ley derogatoria al impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) 60
3.6 Cuando se derogó el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) 62
3.7 Análisis de la Derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) 63

4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 65
4.1 Conclusiones 65
4.2 Recomendaciones 66

REFERENCIAS 70

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tarifas aplicadas por tipo de vehículo 25
Tabla 2: Matriz incentivos beneficios fiscales medio ambiente 29
Tabla 3 Valor de imposición específica según el cilindraje del vehículo 41
Tabla 4 Factor de ajuste según los años de antigüedad del vehículo 42
Tabla 5 Montos recaudados por concepto de Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en Ecuador 44
Tabla 6 Límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina. Marcha mínima o ralentí (prueba estática) 55
Tabla 7 Límites máximos de emisiones para fuentes móviles con motor de gasolina (prueba dinámica) * a partir del año modelo 2000 (ciclos americanos) 56
Tabla 8 Límites máximos de emisiones para fuentes móviles con motor de gasolina (prueba dinámica) * a partir del año modelo 2000 (ciclos europeos) 56

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Deterioro del Entrono Urbano 14
Figura 2: Deterioro de la salud, ecosistemas y cultivos 15
Figura 3: Disposiciones generales del IACV 23
Figura 4: Flujo del impuesto a las botellas plásticas no retornables 24
Figura 5: Vehículos matriculados por modelo 49
Figura 6: Vehículos matriculados por clase 50
Figura 7: Vehículos matriculados 2008-2017 52

RESUMEN EJECUTIVO

En sí el análisis de la calidad de gasto, involucra desde un principio el estudiar aspectos fundamentales de este impuesto como antecedentes, principios, objetivos, ventajas y desventajas, recaudación y gasto del mismo en planes de salvaguarda del medio ambiente. Y para la actualidad las causas para la Derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular.

Luego de analizar los aspectos del IACV, darnos cuenta en qué medida cumplió sus objetivos, partiendo con el fin para el cual fue creado, además si cumplió con su principio de quien contamina, paga y asegurándonos que aquellas exoneraciones creadas en beneficio de algunos no hayan provocado malestar y brindando mejor un derecho a contaminar.

También si el dinero recaudado en todos los periodos, pero en especial del año 2018 y 2019, fueron destinados a la reparación total o parcial del medio ambiente a través de proyectos impulsados por el Estado y Gobiernos Autónomos Descentralizados.

INTRODUCCIÓN

Los impuestos Ambientales desde su creación han tenido su enfoque, en frenar la contaminación causada por los seres humanos, frenando el calentamiento global provocado y de una u otra forma remediar la misma. La mayoría de los países en el mundo entre estos el Ecuador, han creado este tipo de impuestos, que ayuda a concientizar a las personas a través de un pago monetario por generar dicha contaminación.

Uno de los principales daños que se ha producido al planeta se ha dado por la contaminación atmosférica, que es la causante de desastres naturales. Esta ha sido provocada por varios sectores, uno de estos es la industria del transporte que con la quema de combustible fósil es la causante principal de la contaminación actual.

Ecuador en respuesta a este daño crea en el año 2011 los impuestos ambientales, entre éstos el Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular (IACV), el fin de este impuesto es parar la contaminación que es producida por el uso vehicular, y estopara cumplir con su función, se lo aplica mediante “quien contamina, paga”, contenidos dentro de un marco político-ambiental.

1 MARCO TEÓRICO

1.1 Exposición y análisis de conocimientos teóricos relacionados con el problema

La contaminación en el mundo en sus diferentes formas y los problemas ambientales que los seres humanos estamos ocasionando, vienen dados desde el principio de la revolución industrial, es decir, desde la segunda mitad del siglo pasado una contaminación desmesurada asociada a todas las actividades que realizamos los seres humanos y que junto a otros factores ha venido poco a poco degradando nuestro ecosistema provocando así un grave cambio climático, por el grado de contaminación que hoy por hoy ya lo estamos viviendo.

Todo este grado de contaminación causó un nacimiento de la conciencia ambiental tras diferentes hitos ocasionados a lo largo de los años como los siguientes: La liberación de dioxinas ocasionadas en la planta química de Seveso, Italia (1976) Hiroshima de la química, seguido por diferentes casos como las emisiones de origen químico en Love canal, EE.UU (1978), Concentración de mercurio en Bahía de Minamata, Japón (años 50-60), Escape de un pesticida en Bhopal India (1984), Accidente de Chernobyl Ucrania (1986) y el accidente del Exxon Valdés en Alaska, 1989.

A partir de todas estas consecuencias mencionadas se tomaron medidas para hacer frente a las mismas, por ejemplo; La Carta Mundial de la Naturaleza, que hace hincapié en la preservación del patrimonio genético, en la necesidad de no desperdiciar los recursos naturales y de tener en cuenta la capacidad de la capacidad a largo plazo de los ecosistemas para mantener las poblaciones.

El Informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo, que prácticamente nos habla del desarrollo sostenible referente a todas las políticas medioambientales y el crecimiento económico.

La principal problemática está dada por la extrema contaminación que realiza hoy por hoy el sector automotriz a nivel mundial y el daño que ha causado, más toda la

contaminación producida por otros sectores, ha sido el detonante para en la actualidad, vivir en un mundo lleno de contaminación dando como resultado un calentamiento global totalmente perjudicial para todos los seres vivos.

Según Carolina Jaramillo y Marcela Villa (2003):

> El deterioro ambiental no solo tiene consecuencias físicas sino también económicas. Es así como en las últimas décadas se han adoptado, desde la microeconomía, una serie de postulados que dan forma a una teoría de la regulación ambiental, considerando al medio ambiente como un bien público o social...

En el mundo actualmente se ha establecido una serie de Instituciones y acuerdos internacionales con la finalidad de reducir el impacto ambiental que sigue ocasionando la contaminación, para tratar de vivir en un mundo mejor siendo éste más saludable, la factura que nos está pasando a través de daños ambientales es alta y aun así sigue en constante crecimiento, incidiendo directamente en la salud y consecuente debilitamiento de los medios de vida en especial en las zonas rurales, por ejemplo la calidad de agua es baja y en los próximos años, será evidente la falta de abastecimiento, además se evidenciará un efecto en la economía mundial debido a esta causa.

Los Gobiernos de todo el mundo deben actuar inmediatamente y hacer todo lo posible, para fomentar la economía verde, tomando medidas como la eliminación del subsidio para algunos combustibles que gran parte ya se ha logrado en Latinoamérica a excepción de algunos países como Venezuela, Ecuador y otros, en busca de otras formas de energía limpia, regulando de esta forma los mercados e incrementando la transparencia.

En todo el mundo se asigna como la principal responsabilidad de la contaminación atmosférica, a la causada por los vehículos. En otros países está prohibida la importación de vehículos antiguos o de segunda mano ya que al no tener un manual de mantenimiento ni contar con especificaciones del funcionamiento, dificulta saber qué grado de contaminación ocasiona dicho motor por antigüedad y cilindraje.

Ahora con un enfoque en nuestro país en el que también se ha identificado algunas de estas formas de contaminación, y que se ha evidenciado a través de, la calidad del aire

que respiramos sobre todo en las ciudades grandes, la contaminación del agua de nuestros ríos, de la muerte prematura de adultos mayores por problemas de corazón y pulmones según la OMS, entre otros.
Todas estas formas de contaminación nos han venido causando un daño progresivo a la población y cabe resaltar que en nuestra historia existieron daños que han dejado una marca al medio ambiente y a nuestro país, como es el caso de la petrolera Chevron.

Chevron es una petrolera de origen estadounidense constituida en California en el año de 1911, la cual se dedica a la exploración, explotación y producción de combustibles fósiles siendo ésta una de las compañías más grandes del mundo por mucho tiempo.

El Caso Chevron-Texaco en el Ecuador comienza cuando esta compañía en el año de 1964 comienza sus operaciones en el país, a través de una concesión del oriente ecuatoriano, entregada por el Ecuador, bajo la dictadura de una Junta Militar.

Pese a que dentro del acuerdo de explotación de la transnacional se comprometía a la utilización de tecnología que había patentado y utilizado en EE.UU para la reducción considerable de los impactos negativos, Chevron-Texaco no la utilizó en nuestro país. La transnacional decidió aplicar de forma deliberada métodos obsoletos con lo cual reportó mayores beneficios económicos.

En los primeros años, Texaco exploró la provincia de Sucumbíos, en la Amazonía norte de Ecuador. Realizó cientos de perforaciones y construyó enormes piletas, al aire libre, con residuos tóxicos. Con el paso del tiempo extrajo millones de barriles de petróleo sin la utilización de métodos apropiados para la conservación del medio ambiente, acordados en el contrato, ocasionando desastres naturales que han producido daños irreparables.

Durante el tiempo que la transnacional estuvo en Ecuador perforó y opero 356 pozos de petróleo y al abrió más de 1000 piscinas en la selva y algunas de forma clandestina, dónde se desechaba residuos de todo tipo de crudo, aguas y lodos tóxicos.
Chevron vertía a ríos y causes cantidades de sustancias contaminantes hasta el mismo petróleo. En su afán se continuar con sus operaciones sin problemas recurría a mentir a los pobladores de que el petróleo en el agua ocasionarían que se vuelvan más fuertes debido a su riqueza en vitaminas y minerales, lo que ocasionó graves daños en la salud

Explotó el petróleo hasta 1990, cuando abandonó Ecuador, dejando aproximadamente 480.000 hectáreas contaminadas.

En 1993, un grupo de afectados ecuatorianos denunció a Texaco en Nueva York por contaminación y afecciones a la salud. El 16 de mayo de 1994, se conformó el Frente de Defensa de la Amazonía, que representa a los 30 mil afectados por Texaco. Siendo su misión principal parar y reparar en poco o en mucho el medio ambiente debido a la contaminación causada, y las graves consecuencias que produjo en nuestro país.

Con estos precedentes para el año de 1995 Texaco firmó un Plan de Acción de remediación en que se comprometía a limpiar una parte mínima de piscinas del total de las 1000 que fueron identificadas, pero ni eso se cumplió dejando todo en el mismo estado contaminante. Hasta el día de hoy estas piscinas siguen contaminado el suelo y las aguas de la Amazonía.

En su afán de defensa y de no pagar una remediación al Ecuador por el daño causado Texaco ha demandado por 3 veces al Estado Ecuatoriano, el cuál en su defensa lanzó una campaña impulsada en el 2013 por el ex presidente Rafael Correa llamada La mano sucia de Chevron con el objetivo de contrarrestar las acciones de mala fe de la compañía y dar a conocer del peor ecocidio en el mundo por la actividad petrolera. Esta campaña se lanza a nivel mundial con apoyo al Ecuador.

Chevron sigue contaminando de hoy en día y esta empresa privada se encuentra a la cabeza de las 90 corporaciones responsables de la emisión de dos tercios de los gases contaminantes que está causando el calentamiento global del planeta. Se espera una pronta acción de justicia.

Dentro de este ámbito de contaminación y para dar solución y prevención a este avance de contaminación, el Ecuador bajo su Constitución establece secciones y artículos en derechos de la Naturaleza y los Recursos naturales como patrimonio natural de biodiversidad y ecosistemas.

En la Constitución vigente de nuestro país, en dos secciones nos habla sobre el Medio Ambiente, en la primera sección (Capítulo Séptimo) especifica cuales son los Derechos de la Naturaleza Art. 71 y en la segunda sección nos habla sobre la Naturaleza y Ambiente donde son parte de la Biodiversidad y Recursos naturales de nuestro país Art. 395.

En el Art. 71 se evidencia de forma clara el reconocimiento pleno de que la Naturaleza tiene derechos, y éste manifiesta que "La Naturaleza o Pacha Mama, donde se produce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos […]."

En tal normativa se crean acciones para protegerla y también medidas cautelares constitucionales para hacer efectiva tal protección. Fundamentalmente esto se ha creado para conservar de manera integral la Naturaleza, en contra de la contaminación causada por diferentes medios, por ejemplo, para la ejecución de obras en perjuicio se crearon permisos que deben obtener por parte de Estado ecuatoriano, de la misma forma se han ponderado derechos en donde se permita la limitación del derecho a la propiedad privada es decir la remediación de un evento ambiental y se permita el derecho de restauración a la Naturaleza.

Considerando que la Naturaleza en su entorno y recursos es indispensable para vivir, debe ser respetada y sobre todo conservada para un futuro con estabilidad, sin embargo, la evolución del ser humano y los medios utilizados para dicha evolución han causado un gran porcentaje de contaminación a nivel global. Ecuador logra evidenciar claramente en sus cielos, en sus ríos y en su atmósfera tal impacto.

En el Art. 395 principalmente nos hace referencia a los principios ambientales en dónde el Estado a través de política ambiental garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural, para de esta forma asegurar las satisfacciones de las necesidades de generaciones presentes y futuras.

Además de la participación por todas las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades del Estado Ecuatoriano en beneficio de la protección de impactos ambientales, independientemente de las etnias a las cuales pertenezcan, y sobre todo que,

en materia ambiental, las disposiciones legales serán más favorables a la protección de la Naturaleza.

Dentro del Art. 396 de la Constitución nos habla de la prevención a daños ambientales, que es fundamental para evitar impactos negativos cuando estos generen certidumbre de daño, mientras que en caso de incertidumbre el Estado garantizará políticas protectoras oportunas y eficaces.

Nos habla también de la responsabilidad no solo con el ecosistema, sino también con las personas o comunidades afectadas.

En los demás artículos en relación a esta protección se establece al Estado como el único propietario de manera inalienable, imprescriptible e inembargable de los recursos naturales, y de ser el que participará y garantizará la preservación de los recursos naturales, recuperación de ciclos naturales y la convivencia con dignidad.

Otra muestra de trabajo en favor de la Naturaleza dentro del Estado Ecuatoriano, son las que ejercen de manera independiente los municipios, que en unión se ha creado un Programa de Municipios Saludables que prácticamente en conjunto con el Ministerio de Salud pública y el sector privado crean de manera descentralizada programas en ayuda a la prevención de la Contaminación.

Este programa abarca de manera global varias condiciones entre éstas las socioeconómicas, culturales y sobre todo las ambientales para un bienestar en común de la población de los ecuatorianos.

El programa comienza por establecer por medio de su mandatario, en este caso el Alcalde y su gobierno descentralizado, la situación actual de su provincia a cargo, en sectores como contaminación vehicular, conexiones de alcantarillado, reciclaje, entre otra medidas de colaboración al medio ambiente para luego establecer acciones que se requieran para llegar a los objetivos definidos, por ejemplo: el Municipio de Loja implementó el cambio de transporte en taxis, los vehículos a motor que generan contaminación, por vehículos para el mismo trabajo, pero que lo realicen con energía limpia que no cause daño al medio

ambiente, siendo este municipio el primero en optar por la transformación del transporte público.

Otro ejemplo es el Municipio de Quito que está actualmente transformando el servicio de transporte de la ciudad en general, para que trabajen bajo energía eléctrica como el proyecto "El Metro de Quito", que además de mejorar la movilidad lo que busca es no generar mayor grado de contaminación.

En la actualidad la mayoría de municipios trabaja en conjunto, para ayudar a controlar la contaminación y de alguna forma compensar al medio ambiente por el daño que está causando a la sociedad apoyando de manera eficiente a la recolección de residuos, también al tratamiento adecuado de los mismos y sobre todo el plan de reciclaje que ayuda mucho a la reparación y sostenibilidad de la naturaleza. En Quito uno de los controles más comunes es el de la Revisión Técnica Vehicular que también se la realiza en menor grado a nivel nacional, ésta tiene la finalidad de aprobar a los vehículos que se encuentren adecuados para circular en cada ciudad, y se la lleva acabo una vez al año. Este tipo de control se lo hace de manera periódica debido al crecimiento masivo de unidades en el sector automotriz y tomando en cuenta es uso de los mismos, pero aún así presenciamos la falta de controles en ciclos más cortos y permanentes para regular la contaminación en nuestro país.

Entre otros controles que ejerce el Estado Ecuatoriano, nace el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en nuestro país y éste se presenta como un estímulo para la reducción de la contaminación, el Ecuador fue el segundo país en Latinoamérica, después de Chile en 1986, en plantear un impuesto que busque proteger el medio ambiente. El hecho generador de este impuesto es la contaminación potencial que genera el combustible a través de los vehículos. El marco de nacimiento del impuesto ambiental en el Ecuador se dio en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) dentro de la política del "Buen Vivir" instaurada en el país desde al año 2007.

El impuesto a la contaminación vehicular en el Ecuador se estableció en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

El impuesto a la contaminación vehicular conocido también como "impuesto verde" se empezó a pagar a partir del año 2012, en dónde los propietarios de vehículos pagarán el impuesto ambiental progresivo a la contaminación vehicular, que es un tributo adicional a los que existen, sobre la propiedad de los vehículos motorizados y que se reflejan al momento de la importación, adquisición de un vehículo o matriculación vehicular, entre los cuáles constan el impuesto al rodaje, tasa de la Dirección Nacional de Tránsito, impuesto fiscal, y en el caso de autos nuevos y usados, el pago por transferencia de dominio más el ICE (25%) y el IVA (12%).

Para realizar un correcto procedimiento de matriculación vehicular se debe tener al día todos los pagos, entre estos el IACV, siendo este independiente como cualquier otra obligación tributaria, es decir, se lo puede cancelar con anticipación de forma independiente de los otros tributos o del proceso de matrícula.

Este impuesto se crea con el propósito de reducir las emisiones de carbono es decir, el hecho generador debía estar ligado a la contaminación causada por circulación y no a la propiedad.

Los impuestos verdes se enfocan principalmente en recaudar sobre la definición del bien ambiental en la cual se quiere hacer énfasis. Al mismo tiempo debemos entender que no podremos llegar a estar libre de contaminación a corto plazo, para ésto se debe trabajar en conjunto con todos los gobiernos a nivel mundial para frenar y comenzar a disminuir dicha contaminación en beneficio de todos, también entender que siempre viviremos con un grado de contaminación necesaria para el crecimiento económico, eso sí, sin sacrificio definitivo e irreversible de los recursos naturales. Por tanto, el impuesto verde debe considerarse como un tributo permanente apoyándonos en una de las características del impuesto.

Al evaluar la calidad de gasto del IACV, es decir el ingreso que obtenemos por este impuesto, versus el gasto que ocasionamos para restaurar en poco o en mucho el medio ambiente, nos planteamos una pregunta, ¿el impuesto está cumpliendo con el principio de responsabilidad?, que significa "el que contamina paga", pues claramente evidenciamos que el diseño de este impuesto otorga la asignación ilimitada del derecho a contaminar a un grupo específico de personas debido a que existe una exención para

individuos que posean vehículos con cilindraje de 1500cc o menos, es decir que estos automotores contaminarán ilimitadamente sin que se espere una retribución económica para el Estado por dicha contaminación, quebrantando así tal principio.

Se requiere de una investigación más profunda sobre sí el enfoque conceptual y legal al que hace referencia el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, está bien planteado, y también sobre el manejo adecuado de los ingresos y egresos monetarios percibidos por dicho impuesto.

1.1.1 Contaminantes frecuentes en el aire y sus efectos más temidos

El oxígeno que contiene el aire es uno de los elementos básicos de todo ser vivo, Rafael Álvarez y Pablo Kuri mencionan que "El ser humano intercambia aproximadamente 15 kg de aire al día, en comparación con 1,5 kg de alimentos y alrededor de 2,5 kg de agua."

Es por esta razón que uno de los factores primordiales para las enfermedades en el hombre es la contaminación ambiental. Los efectos de la contaminación atmosférica sobre la salud van desde alteraciones de la función pulmonar, problemas cardíacos y otros síntomas y molestias hasta un aumento del número de defunciones, de ingresos hospitalarios y de visitas a urgencias, especialmente por causas respiratorias y cardiovasculares.

El dióxido de Nitrógeno (NO_2), como un contaminante atmosférico genera graves daños a nivel de salud que puede desencadenar en una afección a las vías respiratorias, además de daños en los pulmones ocasionados por una bronquitis o asma, la emisión de este gas perjudicial para la salud se genera por motores de vehículos y barcos.

El dióxido de azufre (SO_2) es un gas incoloro con un olor penetrante que se genera con la combustión de fósiles (carbón y petróleo) y puede afectar al sistema respiratorio y las funciones pulmonares, y causa irritación ocular, la inflamación del sistema respiratorio provoca tos, secreción mucosa y agravamiento del asma y la bronquitis crónica.

El dióxido de carbono (CO_2) es un gas incoloro e inodoro y su fórmula química es CO_2, este elemento es liberado desde el interior de la Tierra a través de fenómenos tectónicos

y de la respiración propia del planeta, procesos de suelos, evaporación oceánica y deflagración de compuestos con carbono que se obtienen principalmente por la combustión de hidrocarburos y puede provocar neumonía (Rafael Álvarez, 2012).

El principal riesgo ambiental en para la salud a nivel mundial es la contaminación atmosférica. Según la Organización Mundial de la Salud estimó que una de cada nueve muertes en todo el mundo es el resultado de condiciones relacionadas con la contaminación atmosférica, además las enfermedades en la salud son muchas como las mencionadas anteriormente, pero la población que se ve más afectada son aquellas personas con enfermedades previas, los niños menos a 5 años y las personas adultas entre 50 y 75 años de edad, además también afecta aquellas personas de escasos recursos económicos y aquellas en situación de vulnerabilidad.

Las enfermedades producto de los efectos de contaminación se presentan a corto y largo plazo, pero el efecto a largo plazo y de larga duración es la más significativa para la salud pública, además la mayor parte de muertes atribuibles a la contaminación atmosférica están relacionadas con enfermedades no transmisibles.

1.1.2 Contaminación Global

Según Luis Enríquez Sánchez, el verbo contaminar es de origen latino, contaminare, y significa profanar, contagiar, pervertir. Contaminar es profanar la Naturaleza, ensuciándola. En el informe preparado para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Ambiente Humano realizada en Estocolmo en 1972, titulado una sola tierra, Ward y Dubos (1972) discuten "el precio de la contaminación", del cual el mundo se concientizaba: entre otros ejemplos, los autores citan el gran smog londinense de 1952, al que se atribuyeron más de 3000 muertes.

Básicamente la contaminación es entendida como una condición del entorno de los seres vivos (aire, agua, suelo) que puede llegar a serles nociva. Las causas de la contaminación son las actividades humanas que, en el sentido etimológico, "ensucian" el ambiente. De esta forma dichas actividades deben ser controladas para evitar o disminuir la contaminación (Sánchez, 2011, pág. 22).

Otra definición es, toda materia o energía en cualesquiera de sus estados físicos y formas, que al incorporarse o actuar con la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o cualquier elemento natural altere o modifique su composición y condición natural (SEGOB, 2016).

La contaminación ambiental global llega por la acumulación de componentes nocivos estos pueden ser de origen químico, bilógico o físico en el medio ambiente, los cuales perjudican de forma gradual o total la vida de los seres vivos que lo habitan. La contaminación ambiental se le atribuye por causas de la actividad humana es decir por la desmedida explotación de recursos naturales y por la emisión de gases contaminantes.

El resultado de esta desmesurada contaminación a nivel mundial ocasionado por los seres humanos ha generado que nuestro planeta entre en una etapa de calentamiento Global también conocido como cambio climático, por lo cual la temperatura del planeta va aumentando de forma progresiva tanto la temperatura atmosférica como la de los mares y océanos.

Los efectos que causan este problema no solo son del ecosistema, sino que también existe una afectación a la economía global

- Aumento del nivel del mar
- Expansión de las áreas desérticas
- Fenómenos atmosféricos más frecuentes y acusados como huracanes, tsunamis o inundaciones catastróficas
- Muerte de animales
- Pérdida de cultivos con el consecuente aumento de los precios y hambruna
- Disminución de las zonas habitables
- Pérdida de crecimiento económico en especial los países menos desarrollados.

1.1.3 Fuentes de Contaminación

Entre las fuentes de contaminación más notables, podemos citar las siguientes:

- Emanaciones industriales, en forma de humo o polvo, las cuales son lanzadas a la atmósfera y contaminan el aire.

- Aguas residuales de origen industrial, que constituyen la principal fuente de contaminación de las aguas.

- Aguas albañales procedentes de la actividad humana.

- Productos químicos procedentes de la actividad agropecuaria, los cuales son arrastrados por las aguas; entre ellos, plaguicidas, fertilizantes, desechos de animales, etc.

- Residuos sólidos provenientes de la industria y de las actividades domésticas.

- Emanaciones gaseosas producidas por el transporte automotor.

- Dispersión de hidrocarburos en las vías fluviales y marítimas, causadas por la transportación a través de estas vías.

1.1.4 Efectos de la Contaminación

La contaminación ha provocado daños en el ecosistema, en la vida del hombre, de los animales y plantas. La acción del hombre, el progreso y la intención de mejorar las condiciones de vida son las causas principales de la contaminación ambiental que está sufriendo el planeta. A su vez, el efecto de esta acción la padece el mismo hombre.

Los contaminantes pueden producir efectos nocivos e irreversibles para la salud a determinados niveles de concentración. Los efectos dependen de la dosis y de la frecuencia de exposición a ese contaminante.

No hay que olvidar que la sensibilidad de las personas varía e influye mucho en los efectos finales de los contaminantes. También hay que tener muy en cuenta la graduación del efecto a medida que aumentan la concentración y el tiempo de exposición.

La contaminación atmosférica afecta a personas de todo el mundo, especialmente a las que viven en grandes núcleos urbanos con mucho tráfico de vehículos o en áreas muy industrializadas.

Los efectos de los contaminantes son muy amplios y variados (Ayuntamiento de Madrid, s.f.).

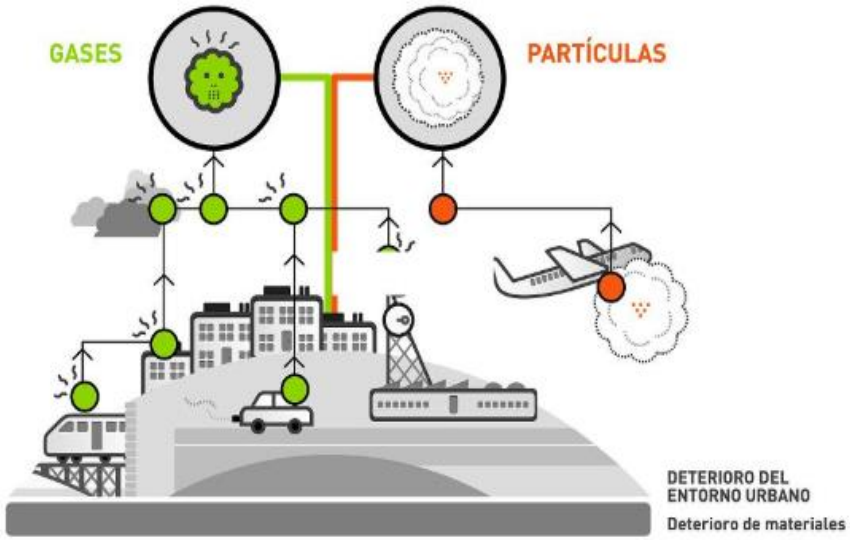


Figura 1: Deterioro del Entrono Urbano

Fuente: (Ayuntamiento de Madrid, s.f.)

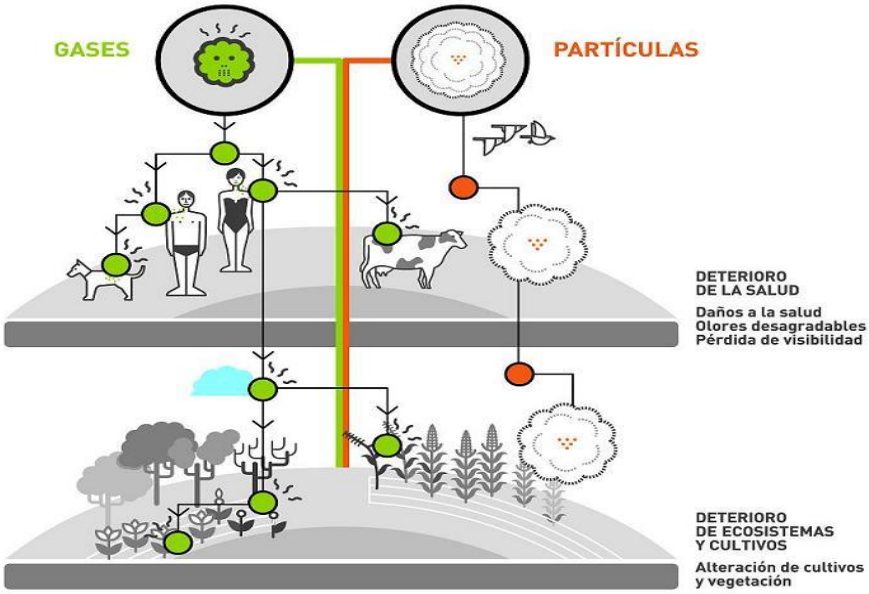


Figura 2: Deterioro de la salud, ecosistemas y cultivos

Fuente: (Ayuntamiento de Madrid, s.f.)

1.2 Definición de Impuestos Ambientales

Los impuestos ambientales pueden diferenciarse de otros impuestos, debido a que muchos de ellos se caracterizan en que su finalidad principal no es recaudatoria, sino que busca corregir una externalidad negativa.

Los impuestos ambientales gravan la prestación de servicios de carácter ambiental, así como también aquellas actividades, productos o bienes contaminantes (García, 2011, pág. 33). Los Impuestos Ambientales son aquellos que tienen como objetivo central la conservación y protección del medio ambiente.

La (OCDE, 2016) define un impuesto ambiental o "impuesto verde" como, "cuya base imponible es una unidad física (o un equivalente de la misma) que tiene un impacto negativo probado específico sobre el medio ambiente."

Antonio Arnaldo manifiesta que "El impuesto ambiental lo podemos definir por la característica que presenta: de ser una contribución obligatoria, que apunta al cambio de conducta de aquellos enfrentados al tributo a fin de incorporar en todo o en parte los efectos negativos hacia el ambiente en los costos del contaminador" (Arnaldo, 2007).

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

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

1.2.1 Reformas Fiscales verdes a nivel Internacional

A finales de los 80's e inicios de los 90's, los países europeos, empezaron a implementar reformas fiscales ambientales o también llamadas reformas verdes, especialmente en materia impositiva, estas reformas se planteaban como resultado de la crisis que se atravesaba en esos momentos, generando mayor nivel de empleo ya que varias personas comenzaron a enfocarse en reformas fiscales que permitieran reducir gases del efecto invernadero y de la misma forma plantear objetivos socioeconómicos.
Entre los países que más actuaron con reformas fiscales verdes fueron Suecia, Finlandia y Dinamarca, creando impuestos sobre la contaminación atmosférica y sobre los residuos sólidos.

De acuerdo con la Agencia Europea del Medio Ambiente de los países de la OCDE, los principales impuestos ambientales en Europa son:

- Impuestos Ambientales a Productos Energéticos:

  Son impuestos aplicados a productos energéticos, que en principio cubrieron a la gasolina, la electricidad y a aquellos que contuvieran dióxido de carbono. En años

posteriores los combustibles comenzaron a gravarse por su alto contenido en azufre y plomo.

- Impuestos por emisiones a la atmósfera

  Son impuestos que gravan a aquellos contaminantes que son emitidos a la atmósfera, como partículas, metales pesados entre otros, y se miden en nivel de contaminación o por la ubicación de la fuente emisora.

- Impuestos a los vehículos

  Los vehículos son lo que en los últimos años más han generado más daño de acuerdo al impacto en la contaminación atmosférica, por tal motivo se han gravado varios impuestos en relación a los mismos como por ejemplo a la adquisición del vehículo, a vehículos usados, al registro o matriculación de los mismos, al uso de carreteras, etc. Se mide en relación al tamaño del motor, peso de vehículo y al año de los mismos.

- Impuestos a la contaminación del agua

  Este tipo de impuesto está gravado respecto de aquellos productos que podrían causar mayor daño de contaminación a los ríos como, por ejemplo, pesticidas, fertilizantes, reemplazantes de abono entre otros.

- Impuestos a la generación de residuos sólidos

  Son aquellos que están directamente atados a los ciudadanos que son a quienes deben tributar por la recolección y tratamiento de los residuos sólidos basado en la cantidad o volumen generado por los hogares, en otros casos también se impone un pago por tipo de residuos tales como plásticos desechables.

- Impuestos sobre la biodiversidad y vida silvestre

> Son aquellos impuestos que gravan sobre permisos para las prácticas de caza y pesca además sobre usos de los suelos, tala de árboles y entradas a parques naturales entre otros.

Durante los últimos años evidenciamos el impulso a energías renovables y al reciclaje que son medios para modificar ciertos objetivos fiscales en algunos aspectos, es decir que hoy por hoy sin duda es prioridad las reformas fiscales verdes para contribuir a la reparación del medio ambiente, en partes o en su totalidad.

1.2.2 Marco Legal de la experiencia ecuatoriana

La economía ecuatoriana en las últimas décadas se ha desarrollado en base a la exportación de petróleo y de materias primas agrícolas sin dejar de lado la explotación de minerales, lo cual ha generado perjuicio al medio ambiente de forma significativa es decir ha crecido los índices de deforestación y la pérdida de calidad ambiental en ciertas regiones a causa de esto.

El Estado Ecuatoriano trabaja constantemente a través del Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados para frenar de alguna u otra forma el daño ambiental, por esto a través de la Secretaría de Desarrollo, Bienestar y Buen vivir se desarrolló un plan con fines de obtener objetivos en beneficio a la ciudadanía y a los Derechos de la Naturaleza.
Dentro del objetivo numero de 3 que trata sobre garantizar los derechos de la naturaleza para actuales y futuras generaciones nos dice:

> El Programa de Gobierno establece que "la Revolución Ecológica debe ser la consolidación del cambio de la matriz productiva y de la matriz energética, como base para la generación de empleo y riqueza, reduciendo las emisiones que contribuyen al cambio climático y garantizando la conservación y el mantenimiento de nuestro patrimonio natural" (Movimiento Alianza PAIS, 2017, 57). Bajo esta perspectiva, la política ambiental es parte del esfuerzo colectivo para la construcción de un país que equilibre el uso de recursos naturales, la capacidad regenerativa y de asimilación de la naturaleza; enfoque con el que se aporta a la erradicación de la pobreza.
>
> La conservación y uso sostenible de los ecosistemas generadores de agua, como los bosques alto andinos, páramos y humedales que proveen del recurso y mantienen el caudal ecológico de quebradas, ríos, acuíferos y manantiales, es prioritaria, ya que son las principales fuentes para consumo humano y riego, y para proyectos hidroeléctricos

> (CE, 2008, art. 318). Bajo esta perspectiva, se precisa el incremento de la superficie del territorio ecuatoriano destinado a proteger fuentes de agua, con lo que se consolida el enfoque de gestión integrada de los recursos hídricos, se desarrollan mecanismos de compensación, y la declaratoria de áreas de protección hídrica (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - Senplades, 2017).

De igual forma se pretende garantizar la inversión pública a través de una consolidación y ampliación de la matriz energética basada en energías renovables, con forma de incentivos tanto para el sector privado como público.

Nuestro país se está proyectando mediante una gestión ambiental internacional para ser ejemplo y eje en la lucha por la conservación del medio ambiente, además que la educación ambiental se deberá fomentar en cada ciudadano para de esta forma todos contribuir de manera responsable con los procesos de cambio en los patrones de consumo, así como el cuidado en la flora y fauna de nuestro hábitat. Dando la importancia merecida desde un aspecto ético y de justicia a la vida en todo sentido.

1.2.3 Tipos de Impuestos Ambientales en el Ecuador

En sí, el contexto de la creación de Impuestos Ambientales, es el de que la política fiscal se convierta en un instrumento para reducir el impacto negativo sobre el medio ambiente. Se puede generar incentivos económicos, el delineamiento de un modelo de desarrollo sostenible a través de un modelo impositivo, la inversión y el gasto público.
Debido a que los impuestos ambientales no solo deben ser preocupación de los ambientalistas, nuestro país y en sí la sociedad ecuatoriana está en la necesidad de no solo avanzar en un sistema de producción financiera que nos garantice rentabilidad financiera, sino también en elevar la calidad de vida a través de beneficios sociales, entre estas está la disminución de las afectaciones a la salud provocadas por la contaminación ambiental y otras afectaciones que indirectamente son atraídas por esta problemática.

En noviembre del año 2011 fue aprobada la “Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado”, a través de la Asamblea Nacional está ley se basó en estudios técnicos del Ministerio de Finanzas, del Servicio de Rentas Internas, del Ministerio de Ambiente y del Ministerio Coordinador de la Producción.

Entre algunos aspectos de esta Ley, se introdujeron instrumentos de mercado para que a través de éstos se internalice los costos ambientales causados por la contaminación. Así, se creó:

- Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.
- Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No retornables.
- Tarifas diferenciales en el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) e Impuesto al Valor Agregado (IVA), diferenciado para vehículos menos contaminantes.
- Impuesto a las fundas plásticas (abril, año 2020)

El objetivo de la creación de estos impuestos en principio, era el de crear conciencia en las personas y tratar de reducir los patrones de consumo y de producción en la sociedad, más no el de recaudar dinero para el Estado.

Además de los Impuestos creados para fomentar conciencia ambiental se introdujeron también medidas de política ambiental, las mismas que se financiarían a través de lo recaudado por los impuestos antes mencionados, que fueron:

- Mejorar la calidad del combustible.
- Fortalecer el Plan de Renovación Vehicular.

Impuesto a la Contaminación Vehicular IACV

El trasporte, a nivel mundial es uno de los principales sectores que ha causado contaminación a través de emisión de gases contaminantes. Es notorio como en todo el país se percibe dicha contaminación, en especial en las ciudades más pobladas y donde se encuentra la mayoría de vehículos del parque automotriz. En horas pico también llamadas de mayor congestión es evidente cómo disminuye la calidad del aire además de ocasionar daños al medio visual y auditivo.

Uno de los principales factores adheridos a esta fuente de contaminación, está dada en la clase, antigüedad y mantenimientos incorrectos del sector automotriz.

De acuerdo a un estudio realizado por la Cepal, A inicios del 2011 se estimó que, en el Ecuador, el parque automotor (registrado) era de cerca de 2,1 millones de unidades. De ese total, más del 93% corresponde a vehículos particulares y motocicletas; el transporte de carga era del 6,3% y los autobuses representaban menos del 0,4% del parque automotor. Sin embargo, los autobuses y vehículos de carga presentan los motores de mayores cilindrajes (los máximos son de 15.000 c.c. y 30.000 c.c., respectivamente).

De forma más específica y mirando únicamente a los vehículos afectos al IACV, se tenía que, a la fecha de análisis, existían 1'426.101 vehículos y 532.480 motocicletas, aproximadamente. Del total de vehículos, alrededor del 29,5% tenía motores de cilindraje mayor a los 2.000 c.c.; las motocicletas sólo presentaban motores de hasta 2000 c.c. (Almeida, 2014).

De tal manera que el IACV fue creado para involucrar a la totalidad del sector automotriz, sin embargo, más adelante se detallará algunas excepciones que se agregó a este impuesto como al transporte público de carga, buses, taxis entre otros. Sin embargo, la decisión fue aceptada en medida que no se afectaría a la población más susceptible que ocupa estos medios de transporte.

El proceso que tomó para la realización de este impuesto, se basó en tres variables principales, que fueron 2 ambientales y una económica en función de la capacidad de pago de la población, tomando en cuenta el principio de "quien contamina, paga".

- Variable económica = Avalúo del Vehículo.
- Variable ambiental = Cilindraje del motor (en centímetros cúbicos).
- Variable ambiental = Antigüedad del vehículo.

Luego del análisis correspondiente a factores progresivos del impuesto, se determinó una fórmula para su cálculo correspondiente que fue:

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

Dónde:

- **b** es la base imponible del impuesto, es decir, el cilindraje del motor en c.c.
- **t** es el monto del impuesto específico en US dólares.
- **FA** es el factor de ajuste, que se refiere al porcentaje de recargo según la edad del vehículo o al porcentaje de descuento en caso de que se trate de un vehículo con tecnología híbrida.

Con el objetivo mitigar los posibles efectos negativos que verían reflejados en la progresividad económica del IACV se incorporaron las siguientes disposiciones:

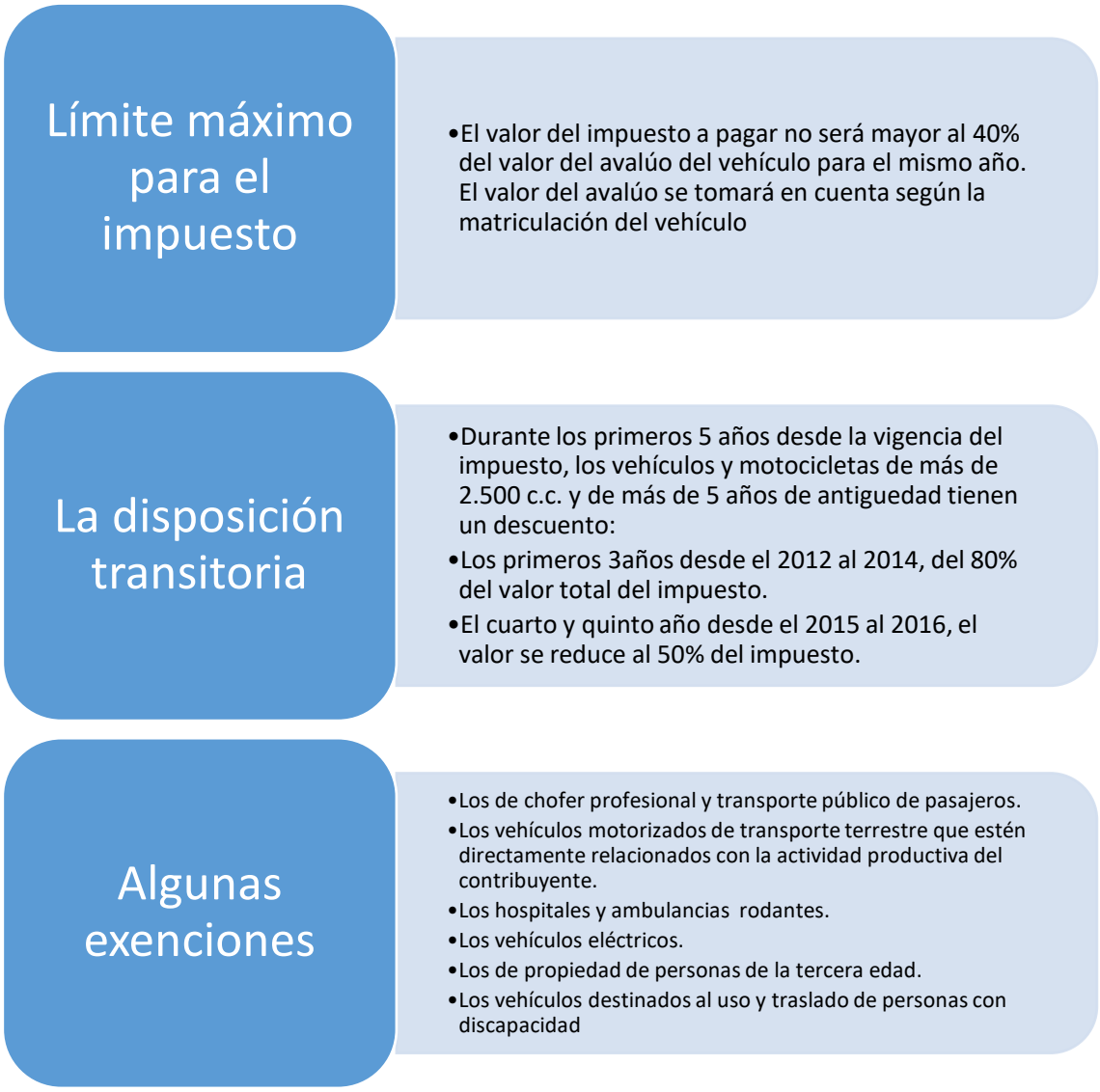


Figura 3: Disposiciones generales del IACV

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos (2011)

Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables

Hoy en día el plástico y sus residuos han llegado a las partes más inhóspitas del planeta, ocasionando una problemática ambiental que parece insostenible. La problemática envuelve el consumo de este material para todo tipo de envases sobre todo en las bebidas que se lo hace de manera desechable, además otro de los problemas es el tiempo que este material tarda en descomponerse que aproximadamente es mayor a los 25 años.

A medida del incremento de este contaminante por las sustancias químicas que desprende al descomponerse, y el daño ocasionado sobre todo a los animales y a la naturaleza en sí, en los años 50 EE.UU. propone una norma de utilización de envases retornables, para de esta manera reducir de forma notoria la basura que generan los envases desechables, y en 1971 se crea la primera ley en contra del desperdicio de envases desechables, estableciendo una valor reembolsable de 5 centavos sobre todas las botellas, y latas de cerveza y refresco.

En nuestro país se planteó y ejecutó un impuesto a las botellas plásticas no retornables con el fin de incentivar prácticas ambientales responsables en beneficio del país y del planeta, ya demás impulsar el reciclaje como medida de protección al medio ambiente.

Los objetivos principales de la creación de este impuesto fueron:

- La reducción del uso excesivo de plásticos desechables que causan daño a todo el entorno empezando desde el suelo, mares, bosques, aire, etc.

- Concientizar a las personas sobre la problemática contaminante que causan las botellas desechables para cambiar hábitos de consumo e inducirnos por la compra de productos en botellas retornables.

- El correcto manejo de este desecho y la reutilización del mismo en diferentes áreas.

- El fortalecimiento del reciclaje.

Este impuesto grava a envases de bebidas en botellas plásticas no retornables, que en su mayoría son utilizadas para contener bebidas gaseosas, no gaseosas, alcohólicas, no alcohólicas y agua. Es decir que este impuesto grava sobre lo producido, más no sobre lo vendido. En el caso de las bebidas que son de importación el hecho generador vendría a darse en su desaduanización.

Las exenciones que vienen adheridas a este impuesto, son para aquellas botellas que contienen productos lácteos y medicamentos.

La medida se la cuantifica en cada botella mediante el cobro de 0,02 centavos de dólar de los Estados Unidos de América, valor que se repone al momento de recaudar, recolectar y retornas las botellas.



Figura 4: Flujo del impuesto a las botellas plásticas no retornables

Fuente: Servicio de rentas Internas SRI

Impuesto a los Consumos Especiales

El ICE es un impuesto que se aplica a bienes y servicios con la finalidad de:

- Restringir el consumo de bienes con elevados costos sociales
- Gravar consumos y bienes considerados de lujo

Los productos que se gravan con ICE son:

- Productos del tabaco y sucedáneos del tabaco
- Cigarrillos
- Bebidas gaseosas
- Bebidas alcohólicas, incluida la cerveza
- Perfumes y aguas de tocador
- Videojuegos
- Armas de fuego, armas deportivas y municiones
- Focos incandescentes
- Vehículos motorizados

Tabla 1: Tarifas aplicadas por tipo de vehículo

GRUPO II	TARIFA AD VALOREM
1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%
2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI)

- Aviones, avionetas y helicópteros
- Servicios de televisión pagada
- Servicios de casinos, salas de juego y otros juegos de azar
- Cuotas, membresías, afiliaciones, acciones y similares de clubes sociales

El cálculo del ICE se puede efectuar de las siguientes maneras:

- Específica: se grava con una tarifa fija a cada unidad, independientemente de su valor (por ejemplo, cigarrillos)
- Ad valorem: se aplica una tarifa porcentual sobre el precio de venta al público o sobre los precios referenciales que establece el Servicio de Rentas Internas (SRI) (por ejemplo, vehículos)

- Mixta: combina los dos tipos de imposición (por ejemplo, en las bebidas alcohólicas se grava una tarifa específica respecto al grado alcohólico más una tarifa porcentual respecto al precio de venta)

Impuesto a las Fundas Plásticas

La norma grava a cada unidad con el impuesto a los consumos especiales (ICE) y fija un mecanismo progresivo para su aplicación, que empezará con USD 0,04 por funda en el 2020 hasta llegar a los USD 0,10 en el 2023, es decir subirá 0,02 USD por año.

Año	Tarifa específica del ICE
2020	0,04 por funda plástica
2021	0,06 por funda plástica
2022	0,08 por funda plástica
2023	0,10 por funda plástica

Según la resolución dada por el Servicio de Rentas Internas No. NAC-DGERCGC20-00000033 el 06 de mayo del 2020, establece algunos artículos para una mejor aplicación del impuesto. Dentro del objeto de la resolución da a conocer las normas para la declaración y el pago a los Consumos Especiales (ICE) a las fundas plásticas.

El Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) a las fundas plásticas aplica a los establecimientos de comercio es decir a las sociedades y personas naturales que comercialicen productos al por mayor y menor. También se entenderá como establecimiento de comercio al franquiciador y sus franquiciados, independientemente del número de sus establecimientos.

El impuesto se aplica a toda bolsa o funda de plástico tipo camiseta o de acarreo, es decir una funda producida a partir de resinas de polipropileno de alta y de baja densidad o polietileno de baja densidad.

Entre los plásticos que no se verán afectados por este tributo están los de uso industrial, agrícola, agro-industrial, de exportación para productos congelados y aquellos que

contengan un mínimo de 50% de materia prima reciclada post-consumo es decir todo material plástico generado por los usuarios finales de productos que ha cumplido con su uso previsto o ya no puede ser utilizado, esto incluye el material devuelto dentro de la cadena de distribución

La idea es reducir el consumo de materias primas vírgenes, reciclar y reutilizar estos productos. Según datos del Ministerio del Ambiente, cada año se emplean alrededor de 1500 millones de estas bolsas; 93 por cada ecuatoriano.

El Servicio de Rentas Internas (SRI) recaudaría USD 22 millones anualmente por medio de este tributo.

La aplicación de este nuevo impuesto ha sido aún confusa para muchas personas y empresas, ya que su aplicación sólo señala a las fundas tipo camiseta, pero no especifica un tamaño, peso, grosor entre otros.

1.2.4 Beneficios Adicionales dentro de la Legislación Tributaria

Una política fiscal verde o ambientalista no solo debe tratarse exclusivamente como la creación de impuestos ambientales, sino que también se puede complementar con el destino o uso de recursos en actividades con impacto ambiental deseado, como la restauración y el mantener los recursos naturales.

Tabla 2: Matriz incentivos beneficios fiscales medio ambiente

Impuesto a los Consumos Especiales	LRTI - 77 (3)	Exención de las armas de fuego deportivas y las municiones que en éstas se utilicen.	Beneficio	Exoneración	*Medio ambiental u otros objetivos
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 6	Vehículos clásicos.	Beneficio	Exoneración	*Medio ambiental u otros objetivos
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 7	Vehículos eléctricos	Incentivo Beneficio	Exoneración	*Medio ambiental u otros objetivos

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI)

Con respecto al IVA de alguna u otra forma existen beneficios que ayudan indirectamente al cuidado del medio ambiente, gravando en aquellos productos que son perjudiciales con tarifa 12 por ciento para que de la misma manera mediante la recaudación logre concientizar a las personas de optar por otros productos en lo que si sea posible, o gravando con tarifa cero por ciento a aquellos productos que se desea incentivar su consumo en lugar de los otros que serían perjudiciales.

El ICE de igual forma va relacionado al daño que provocan ciertos productos como licores, cigarrillos, y bebidas gaseosas que contengan azúcar mayor a 25 gramos por litro de bebida, los cuáles indirectamente también están ocasionando daño al medio ambiente, empezando con el daño propio es decir a la salud de las personas que consumen dichos productos y éstas a través del consumo de medicamentos y otros productos para su tratamiento generan contaminación a través de los residuos.

Además de lo expuesto, existe un marco institucional para beneficios ambientales, en donde claramente nos especifica que su fin está en otorgar beneficios económicos y honoríficos en materia ambiental a personas naturales y jurídicas del sector público y privado.

Como es las certificaciones punto verde se clasifican en 3 categorías:

- Certificación Ecuatoriana Ambiental Punto Verde en el Sector estratégico.

- Certificación Ecuatoriana Ambiental Punto Verde al Sector Productivo o Servicios.
- Certificación Ecuatoriana Ambiental a Construcciones Sostenibles.

Todas estas certificaciones tienen como objetivo el mejoramiento en calidad ambiental a través de la Incentivación en sectores estratégicos, productivos, servicios y de la construcción del Ecuador, es decir el apoyo al trabajo de producción más limpia con herramientas innovadoras. El esquema de esta certificación cumple con lo dispuestos en la Norma ISO 17067 Evaluación de la conformidad- Fundamentos de la certificación de productos, procesos y/o servicios y directrices para los esquemas de certificación.

La entidad encargada es la Autoridad Ambiental Nacional (AAN) en donde participan:

- La Subsecretaria de Calidad Ambiental que lidera el proceso de certificación.
- Las Direcciones Provinciales de Ambiente.
- La Dirección de Comunicación.

1.2.5 Objetivo de los Impuestos Ambientales

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

En sí constituye principalmente la utilización de los recursos obtenidos por este impuesto para extinguir completa o parcialmente la contaminación causada por los mismos.

Según Daniel Yacolca Estares (2009)

El principal objetivo para el uso de tributos ambientales es la internalización de externalidades negativas (la contaminación ambiental), es decir, la incorporación directa de los costes de los servicios y perjuicios ambientales (y su reparación) al precio de los bienes, servicios y actividades que los producen; y para contribuir a la aplicación del principio de pago por el contaminante y a la integración de las políticas económica y ambiental.

Además, podemos complementar con otros objetivos que se enfocan en el objetivo general:

- Disminuir radicalmente la contaminación ambiental que causan ciertos factores incididos por la mano humana, que contaminan la naturaleza.
- Para aquellos que contaminen frecuentemente se impondrá un costo en retribución por dicha contaminación.
- La recaudación por este impuesto será de inversión para mejorar el medio ambiente.
- Fomentar la aplicación de las políticas económicas y ambientales para la disminución del impacto ambiental.
- Evitar gastar los recursos naturales a fin de no perderlos en un futuro.
- Adaptarnos a otras alternativas de vida, que no generen contaminación.
- Crear cultura de conciencia ante el cambio climático que estamos viviendo, conocido como “Calentamiento Global.

1.2.6 Retos y desafíos de los Impuestos Ambientales

Si bien ha de reconocerse la existencia de algunos inconvenientes en la fiscalidad medioambiental, también son numerosas las razones que se han ofrecido para justificar el éxito de la protección fiscal del medioambiente. A continuación, recogemos de forma resumida las más importantes:

- El efecto disuasorio sobre la utilización y el abuso de recursos naturales escasos y sustancias nocivas para el medioambiente.
- El potencial recaudatorio para la financiación de programas de política ambiental.

- El estímulo para la innovación tecnológica en los procesos productivos en el sentido de una mejor protección del entorno natural.

- El efecto orientador de la economía hacia actividades que generen menos daños al medioambiente.

- La reducción de los costes en la lucha contra la contaminación, en relación con las políticas medioambientales clásicas.

- La contribución a acercar los precios de los productos a la "verdad ecológica", considerando los costos externos relacionados con el medioambiente.

- La posibilidad de simplificar el sistema impositivo eliminando muchos pequeños impuestos que serían sustituidos por los nuevos impuestos ecológicos.

- Los datos empíricos han demostrado que el desarrollo económico y, en consecuencia, de las actividades productivas, es directamente proporcional al agravamiento de los problemas ambientales, lo cual debe obligar a los países a adoptar políticas más acordes con la protección del entorno natural y a los ciudadanos y agentes económicos a asumir su responsabilidad.

- El mejoramiento de la rentabilidad en ventas de productos amigables con el medio ambiente, a través de la creación de nuevos negocios dedicados exclusivamente a la venta de productos verdes, además de contribuir a la conservación del medio ambiente también contribuye al desarrollo del país en el campo laboral con más plazas de trabajo y por ende dinamizando la economía. (Patón García, 2012).

1.3 Ventajas de los Impuestos Ambientales

Los impuestos ambientales son instrumentos especialmente eficaces para la internalización de las externalidades, es decir la incorporación directa de los costes de los servicios y perjuicios ambientales (y su reparación) al precio de los bienes, servicios y actividades que los producen.

Los impuestos ambientales pueden proporcionar incentivos para que tanto consumidores como productores cambien de comportamiento en la dirección de un uso de recursos más 'eco-eficiente'; para estimular la innovación y los cambios estructurales; y para reforzar el cumplimiento de las disposiciones normativas.

Los impuestos ambientales generan una fuente de ingresos representativa para el Estado, con el fin de contribuir al medio ambiente, mediante los gastos que este necesitará para mantener un equilibrio.

Generan una conciencia ambiental responsable, la cual se recompensará con incentivos para que ayuden a estimular el cuidado ambiental con el objetivo de conservarlo.

Los impuestos ambientales, además de reducir la contaminación e incidir en el cambio de conducta de los agentes contaminadores respecto al medio ambiente, en algunos casos, proporcionan beneficios económicos ya que disminuyen los gastos de las diferentes actividades económicas que realizan las empresas.

Los impuestos ambientales, pueden ser instrumentos efectivos de política pública para abordar las prioridades ambientales actuales, a partir de fuentes de contaminación complejas como las emisiones del transporte, residuos de baterías y agentes químicos utilizados en agricultura.

En sí, ayudan a preservar el mundo en que vivimos.

1.4 Desventajas de los Impuestos Ambientales

La dificultad de estructurar la normativa, de modo que cumpla con el principio de quién contamina paga, es decir una norma que se oriente de forma específica y con claridad al sujeto y al hecho de la contaminación

Determinar de forma fehaciente los impactos y montos de gasto en recuperación ambiental.

La recaudación por tributos ambientales y la mala administración de dichos recursos generaría que el gasto en recuperación ambiental fuese mayor a los ingresos que éste percibe.

Este impuesto puede llegar a cambiar su enfoque y utilizar los recursos de este recaudo para otras actividades, es decir al ser un impuesto más, su recaudación entra a la caja fiscal del Estado y si el Gobierno de antemano no tiene un plan de inversión en actividad ambiental que es el propósito principal, simplemente el dinero recaudado será para cancelar deuda del Estado obtenida en otros propósitos.

Algunas personas creen o llegan a pensar que, por el hecho de pagar por su contaminación, tienen mayor derecho de hacerlo, siendo ésta una principal causa de que el impuesto solo obedezca a recaudación financiera y no cumpla sus propósitos.

El ámbito político es otra consecuencia ya que sus intereses van más allá de tan solo lo ambiental, a veces en su mayoría intereses puntuales de cada grupo interesado, claro ejemplo fue la Derogación de este impuesto en el año 2018, desde mi punto de vista se necesitaba de una mejora a este impuesto, más no de su derogación completa. Esto ha ocasionado controversia ya que, por no verse afectado políticamente, le dio la espalda al medio ambiente a través de la libre contaminación ambiental causada por los vehículos.

2 EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV), EN EL ECUADOR, MARCO CONCEPTUAL

2.1 Conceptos Básicos

2.1.1 Tributo

Un tributo es una prestación pecuniaria que el Estado o Administración pública puede exigir a los ciudadanos de un país o territorio, para satisfacer las necesidades del mismo.

2.1.2 Impuesto

El impuesto es el pago exigible por parte del Estado hacia los ciudadanos, por el cual no existe una contraprestación ni se lo puede llegar a individualizar en su utilización o beneficio.

2.1.3 Impuesto ambiental

Aquel impuesto/ingreso tributario, que está destinado a contribuir en la reparación del Medio Ambiente que nos rodea.

2.1.4 Responsabilidad social

La Responsabilidad Social consiste en la responsabilidad de una organización ante los impactos que sus decisiones y actividades ocasionan en la sociedad y el medioambiente, a través de un comportamiento transparente y ético que:

- Contribuya al desarrollo sostenible, incluyendo la salud y el bienestar de la sociedad;

- Tome en consideración las expectativas de sus partes interesadas;

- Cumpla con la legislación aplicable y sea coherente con la normativa internacional de comportamiento; y

- Esté integrada en toda la organización y se lleve a la práctica en sus relaciones (ISO 26000)

2.1.5 Medio Ambiente

En la Codificación de la Ley de Gestión Ambiental se establece que el medio ambiente es el "sistema global constituido por elementos naturales y artificiales, físicos, químicos o biológicos, socioculturales y sus interacciones, en permanente modificación por la naturaleza o la acción humana, que rige la existencia y desarrollo de la vida en sus diversas manifestaciones."

2.1.5.1 Calentamiento global

Según Darlin Genoy el calentamiento global es:

> …un aumento en el tiempo de la temperatura media de la atmósfera terrestre y de los océanos. En la práctica se habla de calentamiento global para referirse al calentamiento observado durante los últimos decenios. Se postula que la temperatura se ha elevado desde finales del siglo XIX debido a la actividad humana, principalmente por las emisiones de dióxido de carbono que incrementaron el efecto invernadero.

2.1.5.2 Efecto invernadero

Según el Centro Internacional para la Investigación del Fenómeno de El Niño:

> Se denomina efecto invernadero al fenómeno por el cual determinados gases, que son componentes de la atmósfera planetaria, retienen parte de la energía que el suelo emite por haber sido calentado por la radiación solar. Afecta a todos los cuerpos planetarios dotados de atmósfera. De acuerdo con la mayoría de la comunidad científica, el efecto invernadero se está viendo acentuado en la Tierra por la emisión de ciertos gases, como el dióxido de carbono y el metano, debido a la actividad humana.

2.1.5.3 La contaminación ambiental

Eduardo de la Orden señala que:

> La contaminación ambiental es un cambio perjudicial en las características físicas, químicas o biológicas del aire, la tierra o el agua, que puede afectar nocivamente la vida humana o la de especies beneficiosas, los procesos industriales, las condiciones de vida del ser humano y puede malgastar y deteriorar los recursos naturales renovables.

2.1.6 Contaminación vehicular

Es la emanación de Co2 que producen los vehículos de combustión interna, causando una afectación al ambiente.

2.1.6.1 Impacto ambiental

Liliana Hernández y Alejandra Pardo manifiestan que:

> El ambiente es un conjunto de elementos que hacen posible la existencia y desarrollo de los seres humanos y demás organismos vivos. Toda alteración modificación o cambio en el ambiente ocasionados por el hombre o la naturaleza se considera de impacto ambiental… las consecuencias que se manifiestan en un ecosistema por la actividad humana no siempre implican la destrucción de vida, por lo que se puede hablar de un impacto ambiental negativo, pero también de uno positivo.

2.1.6.2 Vehículo

Para la presente aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular definiremos a vehículo según considera la Federación Internacional del Automóvil: "Vehículo terrestre movido por sus propios medios, que se desliza mínimo sobre cuatro ruedas dispuestas en más de una alineación y que están siempre en contacto con el suelo, y de las cuales por lo menos dos son directrices y dos de propulsión"

2.1.6.3 Vehículo híbrido

Un vehículo híbrido es un vehículo de propulsión híbrida combinando un motor de combustión interna y uno o varios motores eléctricos.

2.2 Nacimiento del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el Ecuador

El nacimiento de los impuestos ambientales en el Ecuador viene acompañado con una política de cambios denominada "El Buen Vivir" que se la implementa en el país en el Gobierno de Rafael Correa. El Buen Vivir según Senplades, es:

> La satisfacción de las necesidades, la consecución de una calidad de vida y muerte digna, el amar y ser amado, y el florecimiento saludable de todos y todas, en paz y armonía con la naturaleza y la prolongación indefinida de las culturas humanas.

La Constitución de la República de Ecuador en su artículo 14 señala que "Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conversión de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados". También menciona en su artículo 285 que "la política fiscal tendrá como objetivos específicos:(…) la generación de incentivos para la inversión en los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables". En su artículo 396 señala que:

> El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.

Por lo tanto, el Estado está facultado para promover medidas que ayuden a la preservación de la naturaleza y cuidado del medio ambiente.

Es importante mencionar algunas normas que el Estado ha creado con el fin de preservar el medioambiente como son:

1. La Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en su artículo 1 menciona:

   > Queda prohibido expeler hacia la atmósfera o descargar en ella, sin sujetarse a las correspondientes normas técnicas y regulaciones, contaminantes que, a juicio de los Ministerios de Salud y del Ambiente, en sus respectivas áreas de competencia, puedan perjudicar la salud y vida humana, la flora, la fauna y los recursos o bienes del estado o de particulares o constituir una molestia.

2. El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas en su artículo 64 señala:

   > Preeminencia de la producción nacional e incorporación de enfoques ambientales y de gestión de riesgo. - En el diseño e implementación de los programas y proyectos de inversión pública, se promoverá la incorporación de acciones favorables al ecosistema, mitigación, adaptación al cambio climático y a la gestión de vulnerabilidades y riesgos antrópicos y naturales.

3. El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en su artículo 5 literal i, señala que el Estado incentivará "La producción sostenible a través de la implementación de tecnologías y prácticas de producción limpia".

Antes del año 2011 en el Ecuador los impuestos ambientales no fueron utilizados ni discutidos en el ámbito de la política ambiental o tributaria en el Ecuador, sin embargo, a partir de ese año se implementarían debido al gran problema de contaminación y con el fin de remediar el mismo.

Para entonces ya se observaba el daño y el deterioro ambiental que estaba sufriendo nuestro planeta, y en busca de alguna forma de crear conciencia en las personas y contribuir como país se tomó la decisión de crear el Impuesto a la Contaminación vehicular (IACV), que en otros países más desarrollados ya lo tenían.

2.2.1 Determinación del impuesto, hecho generador, sujeto activo, sujeto pasivo, base imponible y tarifa del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el Ecuador

El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el Ecuador se rige por Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado.

Objeto Imponible

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

Hecho generador

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

Sujeto Activo

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

Sujeto Pasivo

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

Base Imponible y tarifa

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

Tabla 3

Valor de imposición específica según el cilindraje del vehículo

No.	Tramo cilindraje - Automóviles y motocicletas (b)*	US $ / Valor de la imposición especifica según el cilindraje (t)
1	Menor a 1.500 cc	0,00
2	1.501 - 2.000 cc	0,08
3	2.001 - 2500 cc	0,09
4	2.501 - 3.000 cc	0,11
5	3.001 - 3.500 cc	0,12
6	3.501 - 4.000 cc	0,24
7	Más de 4.000 cc	0,35

***b=** base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

***t=** valor de imposición específica

Fuente: (Servicio de Rentas Internas - SRI, s.f.)

Adicionalmente se utiliza un factor de ajuste para gravar más aquellos vehículos que potencialmente pueden contaminar en mayor medida:

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 a la siguiente tabla.

Tabla 4

Factor de ajuste según los años de antigüedad del vehículo

No.	Tramo de Antigüedad (años) - Automóviles	Factor de ajuste (FA)
1	Menor a 5 años	0%
2	De 5 a 10 años	5%
3	De 11 a 15 años	10%
4	De 16 a 20 años	15%
5	Mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

***FA=** Factor de ajuste

Fuente: (Servicio de Rentas Internas - SRI, s.f.)

2.2.2 Cálculo del impuesto

La cuantía del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se determina a base de la aplicación de la fórmula que contiene los siguientes elementos:

$$IACV = [(b – 1.500)\ t]\ (1+FA)$$

Donde:

b =base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)
t = valor de imposición específica
F A=Factor de Ajuste

Ejemplo:

Cilindraje del vehículo: 3.500 Año del modelo: 2009 Vehículo regular.

$$IACV = [(b – 1.500)\ t]\ (1+FA)$$

IACV = [(3.500cc – 1.500cc) * $0,12] (1+0,05) IACV = USD $252,00

Un vehículo año 2009 con un motor 3.500 deberá pagar el valor de USD $252,00 por concepto de IACV.

2.2.3 Exenciones

Están exonerados del pago de este impuesto los siguientes vehículos motorizados de transporte terrestre:

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

2. Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

3. Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

4. Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente Reglamento;

5. Las ambulancias y hospitales rodantes;

6. Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente Reglamento;

7. Los vehículos eléctricos; y,

8. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.

2.2.4 Recaudaciones

Desde que se aplicó el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el año 2012, el Estado ha recaudado los siguientes montos:

Tabla 5

Montos recaudados por concepto de Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en Ecuador

Año	Monto (en dólares)
2012	95.770.183,00
2013	114.809.214,00
2014	115.299.139,00
2015	113.198.574,00
2016	139.163.100,00
2017	110.951575,69
2018	154.272.774,00
2019 PROYECTADO	224.276.994,00
Total	**843,464,559.00**
Total PROYECTADO	**1,067,741,553.00**

Fuente: (Servicio de Rentas Internas - SRI, s.f.)

Según "Ecuador: Política Fiscal Verde" 40 emitido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), una parte de la recaudación de este dinero se ha destinado para mejorar la calidad de la gasolina (elevar los octanos y reducir el azufre), también el Estado está invirtiendo en la construcción de la Refinería del Pacífico que permitirá producir combustible EURO 5.

2.2.5 Consideraciones del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Para la aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular el Servicio de Rentas Internas toma las siguientes consideraciones:

- Este impuesto será exigible para la obtención de la matrícula, en el caso de vehículos nuevos, el impuesto será pagado antes de que el distribuidor lo entregue a su propietario.

- La Institución de Tránsito exigirá el pago del impuesto, previo a la entrega de la matrícula, debiendo obligatoriamente verificar su idoneidad en el sistema.

- En ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del vehículo, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto.

- Los contribuyentes que tengan registrada una exoneración, reducción o rebaja especial vigente del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos, por discapacidad, sector público, chofer profesional y transporte público; no deben solicitar la exoneración del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, porque el sistema genera automáticamente este beneficio.

- La exoneración del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular de vehículos clásicos, los directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, ambulancias y hospitales rodantes, será manual, y se registrará al sistema únicamente por requerimiento del contribuyente adjuntando la documentación que demuestre su idoneidad.

- Para el caso de vehículos eléctricos, el sistema generará automáticamente la exoneración del IACV, siempre y cuando el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador o los ensambladores, que registran las características principales de los vehículos importados y de fabricación nacional respectivamente, registren el tipo de combustible "ELÉCTRICO".

- Del año 2012 al 2016 existe la Disposición Transitoria que señala que los vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2500 centímetros cúbicos y, tengan más de 5 años, contados desde el año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del IACV a pagar durante 3 años, y la rebaja será del 50% para el 4to y 5to año.

- A partir del año 2019, todos los vehículos, pagarán el valor completo sin rebaja alguna.

- Los intereses de mora se aplican de acuerdo a la tabla trimestral del Banco Central del Ecuador a partir del primer día del mes siguiente de pago, dependiendo el último dígito de la placa.

2.3 Análisis de la determinación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) y sus elementos

2.3.1 Análisis del objeto y hecho generador

En relación a este objeto, me permito comentar y resaltar que se habla del uso del vehículo, bajo el entendido que lo que contaminará será un vehículo que circule y al hacerlo, cause daño que la norma espera y por el cual grava un impuesto al causante de dicho perjuicio.

Además, puedo definir que aquellos que más contaminan el medio ambiente, serían los que más tendrían que pagar, pero la realidad no es así, ya que el impuesto se está calculando independientemente del uso y la contaminación generada por cada vehículo.

2.3.2 Análisis de los sujetos que intervienen

Al analizar a los sujetos que intervienen por un lado tenemos al Estado que se lo denomina sujeto activo, quién se encargará de hacer cumplir con las disposiciones y recaudo del IACV, además de cuidar del traslado de los recursos obtenidos, a la caja fiscal y controlar el uso de éstos, en reparación del medio ambiente.

El sujeto pasivo está identificado como toda persona que sea propietaria de vehículos motorizados de transporte terrestre, y será a quién se le aplique una tarifa de acuerdo por la contaminación causada de su automotor.

2.3.3 Análisis de la base imponible, cálculo y aplicación al Impuesto a la Contaminación vehicular (IACV)

Dentro de los parámetros que se tiene para el cálculo del Impuesto, es el cilindraje y la antigüedad de los automotores, es decir que un vehículo con un motor más grande como por ejemplo 3.500 CC. Consume más combustible que un motor de 1.600 CC., causando así mayor contaminación, además del año del vehículo es decir que como la tecnología avanza diariamente un motor del año 2018 será más eficiente que un motor de un año 2002, por ende, generará menor contaminación.

Uno de los objetivos planteados para la implementación de este impuesto fue reducir la contaminación del medio ambiente producida por el uso de vehículos, sería esencial que se afecte con un impuesto directamente al uso de alguna manera, ya que el IACV se enfoca una vez al año y se calcula en base de cilindraje y año creo que no se está cumpliendo con este primer objetivo y creería que si existiese un impuesto sería afectando directamente a la gasolina que es el medio de contaminación sería más justo y se controlaría de mejor manera del uso del combustible a través de vehículos motorizados de transporte terrestre.

2.3.4 Riesgos, impactos, consecuencias y alternativas

Durante el análisis encontramos el riesgo principal lo sufre el medio ambiente debido al crecimiento inescrupuloso de contaminación, pero no hay que dejar de lado el impacto que trajo este impuesto a las personas, ya que los valores a pagar por este impuesto, de ciertos vehículos era excesivo causando malestar en la población y causando que aquellas personas que no contaban con recursos para renovar su vehículo y este era su medio de trabajo, no pudieran cumplir con este impuesto y por ende no se podía matricular su vehículo. Otra consecuencia notable era el incremento del parque automotor ya que varias personas renovaron su vehículo y otras optaron por vehículos de menor cilindraje y sus anteriores vehículos se vendieron.

Las alternativas eran pocas, pero dentro de esas las empresas automotrices comenzaron a impulsar vehículos de menor cilindraje, híbridos y hoy por hoy eléctricos.

2.3.5 Análisis de las exenciones del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

Comenzando por el principio del que “Quien contamina paga”, creo que las exenciones planteadas en esta ley, correspondiente a que vehículos de transporte público, busetas escolares y taxis no paguen este impuesto, generan una problemática para todos los que, si pagan y en si se crea una contradicción, tomando en cuenta que estos medios de transporte son los que más generan contaminación día a día y por lo tanto no se debería exonerar.

Lo que se debió pensar es en incluir dentro del mismo pasaje o tarifa una contribución por este impuesto ya que cada ciudadano es responsable de tomar cualquiera de estos medios para su movilización, pudiendo en algunos casos transportarse por medios sin contaminación como la bicicleta o transporte ecológico.

Aquellos vehículos de cilindraje 1.500 CC. y menos, no pagan este impuesto acaso estos vehículos no contaminan, por tal motivo deberían pagar en menor porcentaje, pero deben contribuir de la misma forma que aquellos con motores mayor a 1.500 CC.

Aquellos vehículos motorizados de transporte terrestre dedicados a la actividad productiva del contribuyente, de la misma forma se debe buscar mecanismos para incluir este impuesto en los productos a comercializar y que ellos también paguen este impuesto, de una u otra forma se buscarán transportes más ecológicos para ahorrar costos y no causar el daño que causan al medio ambiente.

Por los vehículos de propiedad del sector público se debería buscar formas de que estos funcionen por medios que no contaminen el medio ambiente.

Con las demás exenciones emitidas en la ley creo que, si son exenciones aceptables ya que procuran salvaguardar a las personas como las ambulancias y hospitales rodantes, permiten salvaguardar a parte de la población vulnerable como son las personas con capacidades especiales y personas de la tercera edad.

Para autos clásicos creo que al no ser una mayoría en sí y son usados especialmente en su mayor parte para exhibición no se debería cobrar este impuesto, así como los vehículos eléctricos que prácticamente no contaminarían el medio ambiente mediante la emisión del CO2.

2.3.6 Análisis de la antigüedad del Parque Automotor en Ecuador

Otro objetivo planteado por este impuesto es impulsar a la renovación del parque automotor antiguo e incentivar a adquirir vehículos de menor cilindraje con el fin de reducir la contaminación vehicular.

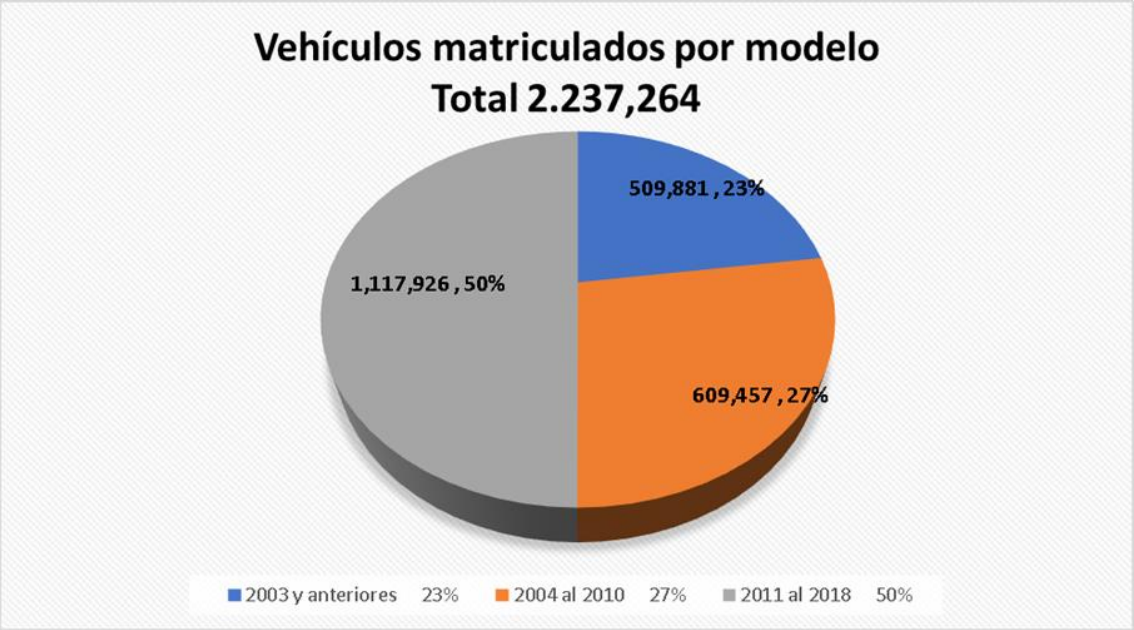


Figura 5: Vehículos matriculados por modelo
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito - ANT 2017
Elaboración: Instituto Nacional de Estadística y Censos - INEC

Al interpretar la figura, podemos observar que, en el año 2017, el 50% de los vehículos son iguales o menores a 6 años, el 27% corresponde a los vehículos entre 6 y 12 años, y el 23% corresponde a vehículos mayores a 12 años.

Es decir que existe un porcentaje considerable de vehículos antiguos los cuáles por su fabricación y tecnología contaminan mucho más que los que se fabrican de hoy en día es

decir al momento de fabricar un nuevo vehículo cada marca se preocupa principalmente por crear un vehículo con menor emisión de CO2.

2.3.7 Análisis del crecimiento del Parque Automotor en el Ecuador

Al analizar el crecimiento del Parque Automotriz, caemos en cuenta en otro de los objetivos del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular que era el tratar que las personas cambien sus patrones de consumo y se inclinen por automotores de menor cilindraje, para contribuir a una menor contaminación vehicular. En el último reporte emitido por el INEC y ANT reportan lo siguiente:

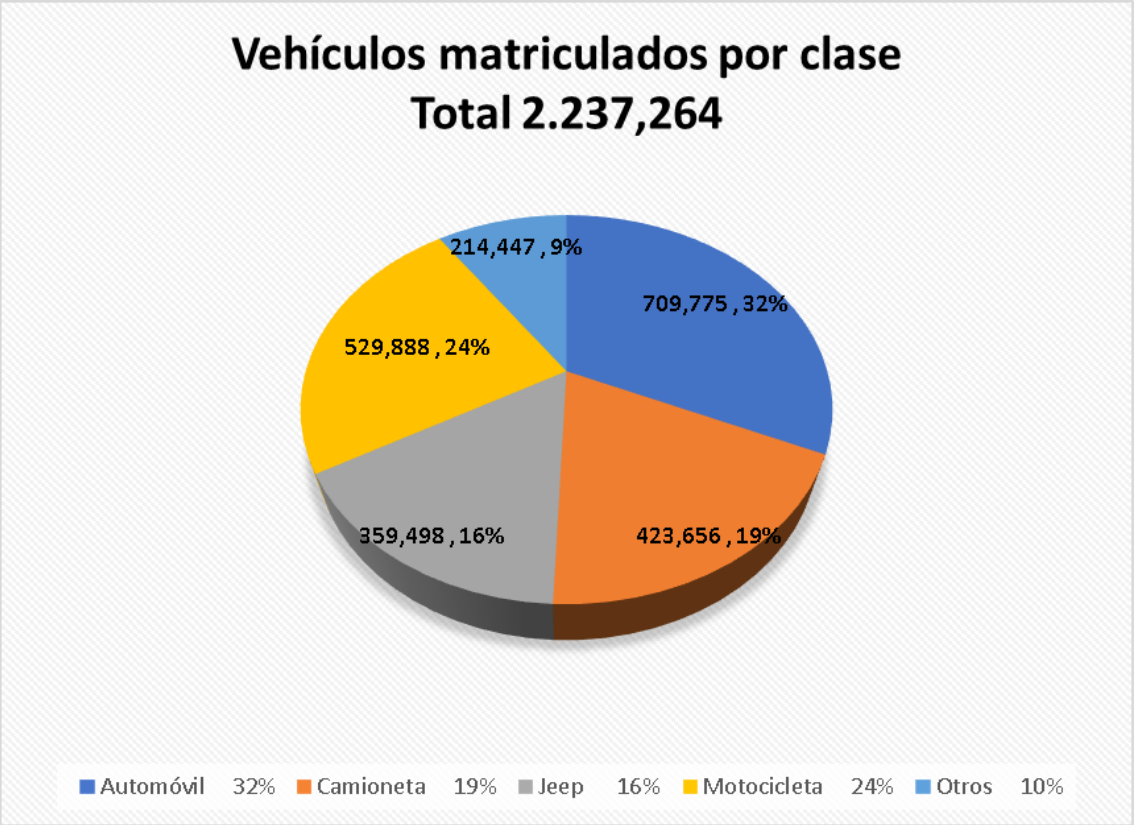


Figura 6: Vehículos matriculados por clase

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito - ANT 2017

Elaboración: Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC

Al interpretar la Figura 6 nos podemos dar cuenta que el 32% de los vehículos son automóviles con cilindraje que va desde los 1.000 CC. Hasta 2.500 CC. Generalmente,

el 19% son camionetas con cilindrajes mayor a 2.000 CC., el 16% son Jeep de igual forma en su mayoría con cilindraje mayor a 2.000CC. y el 10% corresponde a otras clases.

De acuerdo a la figura podemos observar que el consumo en vehículos el porcentaje mayoritario está en vehículos y el resto corresponde a otras clases por ende el impuesto debería ser proporcional para todo tipo de vehículo a combustión ya que la mayor parte de los automóviles estuvieron exentos de este impuesto.

2.3.8 Análisis del crecimiento Vehicular, tanto livianos y comerciales

Al continuar con una revisión a los estudios de AEADE hay más estadísticas sorprendentes.

Por ejemplo, en el Ecuador existen hoy en día 1.965.538 vehículos livianos que se dividen de este modo: 968.900 automóviles, 419.350 SUV y 577.288 camionetas.

Respecto a vehículos comerciales hay un total de 301.806, divididos en 223.068 camiones, 33.093 autobuses y 45.645 vans.

Según el Anuario Estadístico, presentado en el año 2018, correspondiente a la información hasta el 2017, se puede apreciar los siguientes datos:

2.3.9 Análisis del crecimiento Vehicular por marcas en el mercado ecuatoriano

La marca que impera en Ecuador es Chevrolet, según las cifras proporcionadas por AEADE.

Al revisar la participación de ventas por marca de vehículos livianos entre los meses de enero y julio de 2018, encontramos que Chevrolet es la marca líder con 36%.

Le siguen Kia con 18%, Hyundai con 11% y más abajo quedan marcas como Toyota, que tiene 6%, Nissan con 4% y Ford con 3 por ciento.

En relación con la participación de ventas por marca de vehículos comerciales, encontramos que en los primeros siete meses de 2018 la marca que predomina es Hino, con 30%.

Chevrolet está en segundo lugar con 21 por ciento y le siguen Kia con 6%, Chery con 5% y JAC y Hyundai con 5%.

Todas estas estadísticas sorprendentes dejan en claro que la industria automotriz en el Ecuador está indudablemente en un buen momento.
Según el Anuario Estadístico, presentado en el año 2018, correspondiente a la información hasta el 2017, se puede apreciar los siguientes datos:



Figura 7: Vehículos matriculados 2008-2017

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

2.4 Ingresos VS. Gastos del Estado con respecto al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Con un promedio de recaudación para el año 2018 de 154.272.774 y para el año 2019 proyectado de 224.276.994 millones de dólares una vez que se hubiese terminado la ley transitoria y se tendría que pagar en su totalidad para el año 2019 antes de su derogación, podemos darnos cuenta que la recaudación se produjo con el objetivo planteado, más sin

embargo al momento de la utilización de este dinero, se pierde el destino ya que entra a la caja fiscal y se destina a diferentes sectores que a continuación vamos a detallar.

Según el Informe de Rendición de cuentas del año 2018, en el cual se plantea y se ejecuta el plan de prosperidad que va desde el año 2018 al 2021 el cuál se enfoca en destinar los recursos percibidos en la caja fiscal a seis pilares estratégicos que son:

- Ley de Fomento Productivo.
- Sostenibilidad Fiscal.
- Cumplimiento de compromisos internacionales.
- Pisos de protección social y ambiental.
- Impulso a la inversión privada.
- Transparencia.

A pesar de las limitaciones que tuvo la Caja Fiscal por el endeudamiento presentado, se atendió el 96% de las obligaciones, de esta manera se dio atención prioritaria a sectores de salud, educación y bienestar social, los pagos para el 2018 fueron de USD 26.755,4, distribuidos de la siguiente manera:

- Sector educación: USD 3.588,1 millones.
- Sector salud: 2.665,1 millones.
- Sector bienestar social: 967,7 millones.
- Sector defensa. 1.490,7 millones.
- Sector asuntos internos: 1.730,2 millones.
- Tesoro Nacional: 13.490 - incluye pre asignaciones universidades públicas y privadas, GADS y servicio de la deuda por USD 7.124,6, laudos arbitrales y otros pasivos por USD 821,5 millones.

- Además, con los recursos de la Caja Fiscal en el año 2018 se cancelaron cuentas o deuda flotante del año 2017 por USD 675 millones. (El Ministerio de Economía y Finanzas, 2018)

Por lo tanto, para el año 2019 se proyecta cifras similares, en cuestión de un seguimiento riguroso de lo recaudado por el IACV y aplicado en un fin específico ambiental, no existe, por tal motivo no se puede evaluar la calidad de gasto con un fin ambiental sino simplemente con un fin global enmarcado por la necesidad de todos los sectores en el país mediante un desembolso de la Caja Fiscal del estado.

En virtud de lo antes mencionado se ha creado un malestar en la población ecuatoriana en estos años debido a varias inconsistencias en la ley como; el planteamiento del cálculo que es contrario a su objeto imponible ya que no mide la contaminación a través del real uso, el destino de lo recaudado para la reparación ambiental y en sí el contexto del impuesto en donde varias personas creen que se está afectando a la población media y baja del país que poseen vehículos antiguos para su diario trabajo y transporte. Además de las exenciones que incumple con el principio de Responsabilidad.

3 ANÁLISIS DE APLICACIÓN Y DEROGACIÓN DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

3.1 Limitantes de Contaminación

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

MODIFICATORIA 1 (2016-12-30). RTE INEN 017 "CONTROL DE EMISIONES CONTAMINANTES DE FUENTES MÓVILES TERRESTRES" En la página 7, numeral 5, dice:

Los vehículos propulsados por motores de ciclo Otto que circulen en el territorio nacional, deben cumplir con todos los requisitos establecidos a continuación:

Límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor a gasolina. Marcha mínima o ralentí (prueba estática). Toda fuente móvil con motor de gasolina, durante su funcionamiento en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal de operación, no debe emitir al aire monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos (HC) en cantidades superiores a las señaladas en la Tabla 5.

Tabla 6

Límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina. Marcha mínima o ralentí (prueba estática)

Año modelo	% CO*		ppm HC*	
	0 – 1 500 **	1 500 – 3 000 **	0 – 1 500 **	1 500 – 3 000 **
2000 y posteriores	1,0	1,0	200	200
1990 a 1999	3,5	4,5	650	750
1989 y anteriores	5,5	6,5	1 000	1 200
* Volumen ** Altitud = metros sobre el nivel del mar (msnm).				

Límites máximos de emisiones para fuentes móviles de gasolina. Ciclos FTP-75 y ciclo transiente pesado (prueba dinámica). Toda fuente móvil de gasolina que se importe o se

ensamble en el país no podrá emitir al aire monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y emisiones evaporativas, en cantidades superiores a las indicadas en la Tabla 6.

Tabla 7

Límites máximos de emisiones para fuentes móviles con motor de gasolina (prueba dinámica) * a partir del año modelo 2000 (ciclos americanos)

Categoría	Peso bruto del vehículo kg	Peso del vehículo cargado kg	CO g/km	HC g/km	NOx g/km	CICLOS DE PRUEBA	Evaporativas g/ensayo SHED
Vehículo Livianos			2,10	0,25	0,62	FTP - 75	2
Vehículos Medianos	≤ 3 860	≤ 1 700	6,2	0,5	0,75		2
		1 700 – 3 860	6,2	0,5	1,1		2
Vehículos Pesados	> 3 860 ≤ 6 350		14,4	1,1	5,0	Transiente pesado	3
	> 6 350		37,1	1,9	5,0		4
*prueba realizada a nivel del mar ** en g/bHP-h (gramos/breke Horse Power-hora)							

Límites máximos de emisiones para fuentes móviles de gasolina. Ciclo ECE-15+ EUDC (prueba dinámica). Toda fuente móvil con motor de gasolina no podrá emitir al aire monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y emisiones evaporativas, en cantidades superiores a las indicadas en la Tabla 7.

Tabla 8

Límites máximos de emisiones para fuentes móviles con motor de gasolina (prueba dinámica) * a partir del año modelo 2000 (ciclos europeos)

Categoría	Peso bruto del vehículo kg	Peso de Referencia kg	CO g/km	HC + NOx g/km	CICLOS DE PRUEBA	Evaporativas g/ensayo SHED
M1 (1)	≤3 500		2,72	0,97	ECE 15 + EUDC	2
M1 (2), N1		<1 250	2,72	0,97		2
		> 1250 <1700	5,17	1,4		2
		>1700	6,9	1,7		2
* Prueba realizada a nivel del mar						
(1) Vehículos que transportan hasta 5 pasajeros más el conductor y con un peso bruto del vehículo menos o igual a 2,5 toneladas (2) Vehículos que transportan más de 5 pasajeros más el conductor o cuyo peso bruto del vehículo exceda de 2,5 toneladas						

3.2 Motivos para la derogación del IACV

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado, que incluía el Impuesto Verde, fue derogada como parte del Proyecto de Ley reformatorio aprobado en la Asamblea Nacional el 15 de agosto de 2019. El impuesto fue eliminado argumentando que no había cumplido su objetivo de impulsar una conducta social que sea responsable con el ambiente.

En los debates en la Asamblea respecto a su eliminación, se dijo que los ingresos de este tributo "perjudicaron el bolsillo de la clase trabajadora", aseguraron varios asambleístas en el Pleno, además de afirmar que esta ley no cumplió con su cometido ya que no había un destino específico del dinero recaudado. Los legisladores destacaron que el impuesto era inconstitucional e ilegítimo pues formaba parte de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado, que entró en vigencia en el gobierno de Rafael Correa sin el pronunciamiento ni discusión en el órgano Legislativo del Estado. El proyecto de Ley no fue tratado por la Asamblea Nacional, no se produjeron los correspondientes debates, ni fue aprobado, modificado o archivado dentro del plazo legal correspondiente determinado en el artículo 140 de la Constitución de la República del Ecuador y el presidente promulgó como decreto el proyecto por lo que fue publicado en el Registro Oficial el 24 de noviembre de 2011.

Otra de las razones por las que se considera que la norma no cumplió el objetivo de mitigar la contaminación ambiental es que el impuesto sólo aplicó a 2,8 millones de vehículos, es decir el 17% del parque automotor del país siendo imparcial con las demás personas y exonerando algunos vehículos que producían mayor contaminación como los buses de servicio público.

Estaban exonerados del pago de este impuesto los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, los vehículos de transporte escolar y taxis con permiso de operación, los vehículos motorizados de transporte terrestre directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, las ambulancias y hospitales rodante, los vehículos considerados como clásicos, los vehículos eléctricos, y los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad. Además, según varios asambleístas, el tributo no logró

cambiar una conducta ciudadana amigable con el medio ambiente, los recursos recaudados no se destinaron a remediación ambiental y era inaplicable para la realidad de los más pobres, quienes generaron deudas impagas.

3.3 Proceso de la derogación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

El 24 de enero de 2019, los asambleístas Fabricio Villamar y Homero Castanier del Movimiento CREO presentaron un Proyecto de Ley Reformatoria a la ley que contenía el Impuesto verde. El proyecto tenía como objetivo eliminar el artículo 13 del capítulo I que contenía la ley dentro del documento Impuestos a los Consumos Especiales de la Ley de Régimen Tributario.

El proyecto pasó al Consejo de Administración Legislativa de la Asamblea Nacional que resolvió el 11 de abril, remitir el Proyecto de Ley a la Comisión Especializada Permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa. El 24 de mayo, el presidente Lenin Moreno anunció en el Informe a la Nación 2019 la eliminación del impuesto verde. El poder ejecutivo presentó el Proyecto de Ley Derogatoria al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular el día 30 del mismo mes. La Comisión aprobó el informe para primer debate del proyecto el 29 de mayo, donde intervinieron 25 legisladores, enfatizando que el tributo no cumplió su finalidad pues parte de la recaudación ha servido para financiar el gasto corriente y no políticas ambientales.

El 03 de julio se aprobó de manera unánime el Informe para el Segundo Debate del proyecto en la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa de la Asamblea Nacional. Además de proponer la derogación, la Comisión incluyó disposiciones para regular la situación de quienes mantienen deudas por este Impuesto y de quienes pagaron sus obligaciones en 2019. Con 90 votos a favor y 29 votos en contra, se aprobó en el Pleno el proyecto de Ley Derogatoria al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular el 09 de julio. La norma derogatoria establecía la prescripción de deudas de acuerdo con el artículo 55 del Código Tributario interno. Con ello se planeaba extinguir los montos impagos de los años 2012, 2013 y 2014, incluidos intereses, multas y recargos. Asimismo, un proceso de remisión del 100% de intereses, multas y recargos para los contribuyentes que arrastran montos pendientes de pago desde

el 2015 hasta la fecha. Para acceder, los beneficiarios deberán cancelar el 100% del saldo de capital en tres cuotas anuales y presentar una solicitud en el SRI hasta el 31 de diciembre de este año.

El 07 de agosto el presidente de la República, Lenin Moreno, presentó su objeción parcial al proyecto de ley. El Ejecutivo presentó seis objeciones al proyecto, entre ellas destaca que el 100% de la remisión de intereses, multas y recargos derivados del saldo de las obligaciones determinadas y pendientes de pago correspondientes a este Impuesto y a la tasa del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito se dará de acuerdo a la Ley y la resolución que emita el Servicio de Rentas Internas y el ente regulador competente en materia de tránsito. Hasta el 27 de diciembre de 2019 se podrá hacer el pago del 100 % del saldo del capital adeudado; o, concluido el plazo anterior, deberán pagar en el lapso de tres años. Los valores determinados e impagos del impuesto verde correspondientes al presente año tendrán una rebaja del 50 % del valor a pagar.

Finalmente, luego de que los asambleístas aceptaran la objeción del presidente, el Proyecto de Ley fue aprobado en la Asamblea Nacional el pasado 15 de agosto con 86 votos a favor, 22 abstenciones y 1 en contra (GK, 2019).

3.4 El objetivo de implementación del Impuesto Verde. ¿Cuánto dinero recaudó?

El impuesto verde se implementó con el objetivo de desincentivar las prácticas contaminantes, partiendo de "un principio básico de la legislación ambiental: quien contamina, paga" como dice la exposición de motivos del proyecto Ejecutivo R.O. Suplemento 583.

El proyecto de ley también establecía que con su implementación se lograrían dos objetivos y principios constitucionales esenciales. Especialmente, la obligación estatal de reconocer a sus ciudadanos el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

Desde el año 2012 cuando se implementó la recaudación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), el Estado ha recibido por este concepto un promedio de 120.471.981 millones de dólares anuales hasta 2018. Una cifra que no es considerable

pues en comparación, el Impuesto a la Salida de Divisas recaudó solo en mayo de este año un total de 1117 millones de dólares.

3.5 Ley derogatoria al impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde)

Se genera un impacto por este impuesto a partir del año 2017, 2018 y hasta el 2019 que se derogó, fue porque se acabó la transitoria y se comenzó a cobrar todo el impuesto.

Artículo 1.- Deróguese el Capítulo I "IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR", del Título innumerado "IMPUESTOS AMBIENTALES" y sus once artículos innumerados, agregados a continuación del Título Tercero denominado "Impuestos a los Consumos Especiales" de la Ley de Régimen Tributario Interno.

Artículo 2.- Deróguese la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Régimen Tributario Interno, incluida con el artículo 16 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 583 de 24 de noviembre de 2011 y reformada por el apartado décimo tercero de la Disposición Reformatoria Segunda de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera.

Artículo 3.- En la Disposición Transitoria Tercera de la Ley de Régimen Tributario Interno, incluida con el artículo 16 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, añádanse los siguientes párrafos: "Para iniciar un trámite de chatarrización no será requisito previo la cancelación de obligaciones pendientes por el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. Una vez culminado el trámite de chatarrización respectivo, las obligaciones pendientes por concepto del referido impuesto se declararán extinguidas. Los contribuyentes que se acojan al proceso de chatarrización podrán importar un vehículo eléctrico nuevo libre del pago de derechos arancelarios."

Artículo 4.- Remisión de intereses multas y recargos. Se dispone la remisión del 100% de intereses, multas y recargos derivados del saldo de las obligaciones determinadas y/o pendientes de pago, correspondientes al Impuesto Ambiental a la Contaminación

Vehicular y a la tasa del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, conforme a los términos y condiciones establecidas en la presente Ley y la resolución que para el efecto emita el Servicio de Rentas Internas y el ente regulador competente en materia de tránsito. Podrán acogerse a la remisión prevista en este artículo, las obligaciones que se encuentren determinadas y/o pendientes de pago a la fecha de publicación de la presente ley en el Registro Oficial. No podrá alegarse pago indebido o pago en exceso respecto de las obligaciones tributarias pagadas con anterioridad a la vigencia de la presente Ley, por concepto del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Artículo 5.- Plazo de la remisión. Para beneficiarse de la remisión del cien por ciento (100%) de intereses, multas y recargos conforme a lo dispuesto en el artículo 4, los sujetos pasivos podrán: a) Pagar hasta el 27 de diciembre de 2019, el 100% del saldo de capital adeudado; o, b) Concluido el plazo anterior, deberán pagar en el plazo de tres (3) años el saldo del capital adeudado, conforme se señala en el siguiente artículo.

Artículo 6.- Plan excepcional de pago. El plan de pago al que hace referencia el literal b) del artículo anterior, se aplicará una vez concluido el plazo determinado en el literal a) del mismo artículo, en cuotas anuales por el plazo de tres (3) años conforme las condiciones, requisitos y procedimientos que para el efecto establezcan el Servicio de Rentas Internas y el ente regulador competente en materia de tránsito. Los valores determinados e impagos del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular correspondientes al año 2019, tendrán una rebaja del 50% del valor a pagar, otorgándose así a los contribuyentes las mismas condiciones que se encontraban vigentes en el año 2018, en virtud de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Régimen Tributario Interno, agregada por el artículo 16 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado. La mora mayor a 90 días en el pago de una de las cuotas, dará lugar a que se deje insubsistente la remisión contemplada en esta Ley, debiéndose proceder al cobro de la totalidad de lo adeudado, incluyendo intereses, multas y recargos, de conformidad con lo establecido en esta Ley; y, los pagos parciales que se hubieren realizado, se imputarán conforme a las reglas generales contenidas en el Código Tributario.

Artículo 7.- Suspensión de procesos coactivos. La autoridad tributaria suspenderá de oficio los procesos de cobro, incluidos los coactivos, que se hubieren iniciado en contra

de los contribuyentes que se acojan al proceso de remisión de intereses, multas y recargos, de sus obligaciones pendientes de pago, correspondiente al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, conforme a las reglas que se establecen en esta Ley y en el Código Tributario.

Artículo 8.- Extinción de obligaciones vencidas. El Servicio de Rentas Internas dará de baja de oficio y de pleno derecho, las obligaciones vencidas correspondientes al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y al Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados, una vez que se haya verificado que han transcurrido los plazos establecidos en el artículo 55 del Código Tributario, aun cuando se hubiere iniciado el procedimiento coactivo fuera de los plazos referidos. Disposición Final. - La presente Ley Derogatoria entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial. Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, a los quince días del mes de agosto de dos mil diecinueve.

3.6 Cuando se derogó el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

Luego de la publicación de la ley en el Registro Oficial, el Servicio de Rentas Internas (SRI) emitió una resolución dando paso a la aplicación de la remisión del 100% de intereses, multas y recargos de deudas acumuladas por el Impuesto Verde. También autorizó el procedimiento para el plan de pagos. El documento, con fecha 19 de agosto de 2019, suscrito por Alba Molina, secretaria general del SRI establece que pueden acogerse a la remisión los contribuyentes que mantengan obligaciones a la fecha de publicación de la ley, es decir, el 16 de agosto de 2019.

Los usuarios deben pagar el valor total del capital adeudado hasta el 27 de diciembre de 2019. Si no lo hacen hasta esta esa fecha, podrán solicitar un plan de pago, que empezaría en 2020 y terminaría el 2022. El pago se dividirá en tres cuotas. El reglamento establece 90 días como tiempo máximo de mora en el pago de las cuotas. Si pasa de eso, la remisión será cancelada por el SRI y el usuario deberá pagar de inmediato toda la deuda, incluyendo intereses, multas y recargos.

Los dueños de vehículos que no pagaron el impuesto en 2019, o tenían que hacerlo en los próximos meses deberán pagarlo igual, pero con una rebaja del 50%, pues se cobrará el impuesto con la misma tarifa del 2018.

3.7 Análisis de la Derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

Desde mi punto de vista eliminar era una opción pero no la mejor ya que prácticamente le estamos dando la espalda al medio ambiente en tratar de revertir en algo el daño que estamos causando por medio de la contaminación, talvez una opción un poco más racional era buscar el corregir la forma de cálculo y eliminar algunas exoneraciones ya que por medio de estas incumplía una de los principios primordiales de los tributos que es el de Igualdad, ya que se exoneraba a vehículos con cilindraje menos de 1500cc pero al final de cuentas todos estos vehículos contaminaban en menor proporción pero contaminaban.

La forma de gasto o inversión del dinero recaudado por el (IACV), era otro de los motivos por lo que la gente llegó a una inconformidad masiva por este tributo, ya que no se lo hizo de una manera responsable y con un solo fin, que era el contribuir el algo o en mucho a la reparación del daño causado por la contaminación al ambiente.

El dinero se lo utilizaba de manera generalizada para gastos que tenía el Estado, pero no existe un archivo detallado de en qué realmente se invirtió dicho dinero.

Antes que se derogue el impuesto, la propuesta era que no se lo haga, sino que se haga cambios, pero eso es imposible ya que hoy por hoy esta derogado el impuesto, lo que es necesario que no se pierda esta concientización ambiental sobre los vehículos motorizados que gran daño causan al medio ambiente.

La complejidad es alta pero se debe de tomar en cuenta la potencialidad de contaminar mas no en que si contamina o no, con esto me refiero a que hay personas que dicen que no deberían pagar el impuesto por que el vehículo no lo usan, pero por ejemplo el ICE impuesto al consumo especial, el ICE hace que la gente no consuma dichos productos, pero el día de mañana se tendría que eliminar el ICE sobre vehículos de precios altos si no los voy a utilizar, por tal motivo se toma en cuenta la potencialidad de contaminar, por

ejemplo porque se grava ICE las armas, se tendría que gravar ICE a los disparos, se grava un impuesto a las armas por la potencialidad de generar daño, porque a los licores, todos tenemos una botellita guardada ejemplo 15 años entonces no debería gravar ICE.

Por lo tanto, se grava por la potencialidad de contaminar siendo el principal componente, las emisiones del Co2.

El IACV si tiene componentes que lo hace ambiental por ejemplo generó ventajas como por ejemplo en el año 2009, Ecuador fue el país con más consumo de vehículos híbridos, Toyota lanzó su modelo Prius en 3 ciudades en el mundo, Tokio, Detroit y Quito.

4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

- La política ambiental es fundamental para la concientización de la gente, además de otras maneras de crear valor al medio ambiente, la contaminación ambiental es una problemática que afecta a todas las personas tanto en aspecto físico como en aspecto económico, ya que atrae enfermedades que ocasionan una limitación en la persona y en la producción. Es necesario contar con normas, reglamentos y leyes que permitan disuadir, disminuir y reparar el daño ocasionado a la naturaleza y su medio ambiente, y éstas normas deben estar alineadas a toda una política de Gobierno desde todas las esferas y en todas las áreas.

- La aplicación correcta de los impuestos ambientales de acuerdo a sus principios, pueden incidir además de la recaudación, en un cambio positivo en las personas creando conciencia, y así bajar los índices de contaminación.

- La forma de cálculo del impuesto, se basa en el cilindraje y antigüedad del vehículo dándonos una información errónea ya que 2 vehículos del mismo tipo no necesariamente contaminan en la misma proporción, más bien dependerá del uso que cada persona tenga con su automotor.

- Mientras el impuesto estaba en vigencia las exenciones aplicadas al mismo no cumplían con el objetivo de los impuestos ambientales ya que sectores como el transporte público, sector productivo, entre otros no contribuían al cuidado del medio ambiente a través de la recaudación por este impuesto, y tampoco hicieron nada para mejorar su parque automotor, es decir se beneficiaron de una exoneración y nada cambió. Mientras que los demás terminamos pagando para que ellos sigan igual sin ninguna concientización, cabe señalar que en algunos casos son estos los que mayor grado de contaminación provocan.

- La calidad de Gasto Tributario se entiende como toda transferencia indirecta que el Estado realiza a ciertos grupos o sectores económicos, empezando de esto nos damos cuenta que mediante un análisis mediante el ingreso vs el gasto por concepto impositivo del IACV, no fue manejado para su fin correspondiente, sino que simplemente se adecuó a un gasto tributario el cual tiene varias finalidades independientes para lo que cada impuesto fue creado, en este caso es notorio la necesidad del Gobierno en cubrir otras necesidades y el uso inadecuado del dinero recaudado por el IACV para el cumplimiento la remediación del medio ambiente.

- Los valores recaudados por el IACV al momento de ser trasladados al Presupuesto General de Estado, se confundieron con los demás valores y se perdió el rastro de en dónde realmente son invertidos, según lo aplicado en lo que se sabe el dinero fue utilizado para la creación de los proyectos de Plan Renova y la mejora de calidad de los combustibles, pero no hay un dato exacto.

- Los 2 proyectos de inversión para la disminución de la contaminación han dado resultados positivos, sobre la calidad de combustibles han hecho que disminuya la emisión de contaminante a la atmósfera, y para el proyecto del Plan Renova, las personas han demostrado un mayor interés por renovar sus unidades que califiquen para este efecto. Pero en claro queda que esto no fue suficiente ya que con el dinero que se recaudo tenía que haber un mínimo de 10 proyectos con un enfoque en control y reparación del medio ambiente.

- Pero por el inadecuado planteamiento en su cálculo, que no está basado realmente en el uso y por ende en la cantidad de contaminación por vehículo y además en factores como la mala administración de estos recursos y el desvío de los mismos para ejecución en actividades diferentes a las de remediación del medio ambiente el IACV, entra en un proceso de derogación en el año 2019, sin que se plantee otra alternativa, se volvió a un punto cero ya que este impuesto al no saberlo manejar, en la mente de las personas se grabó como un impuesto negativo, desaprovechando así la oportunidad de reciprocidad y cuidado hacia el medio ambiente.

4.2 Recomendaciones

- Toda la normativa que se creará para tratar de disminuir la contaminación tendría que basarse en disminuir la contaminación empezando desde un cambio en las personas para solo remediar los daños ya causados, sino en prevenir daños que puedan ser irreparables para el medio ambiente.

- Entender que la creación de impuestos ambientales para retribuir el daño causado, no nos da derecho a las personas para contaminar, es decir que el principio de que "quien contamina paga", debe crear conciencia del daño que se está causando y encontrar otras soluciones para no seguir haciéndolo.

- El fin de los impuestos ambientales deben entenderse no simplemente como un impuesto más basado en recaudación tributaria y gasto en general, sino tiene que estar enfocado directamente con principios y respeto a la vida y por ende a la naturaleza para desde este punto de vista sea en su totalidad para remediar el daño ya causado al medio ambiente en todos sus sectores.

- Se debe evaluar nuevamente este impuesto que, si contribuye al cuidado del medio ambiente, al igual que un análisis a su forma de cálculo, se debe encontrar un método que afecte directamente al uso del vehículo como tal tomando en cuenta los factores de cilindraje y antigüedad, pero solo calculando el uso sabremos lo que realmente contamina cada vehículo y se podrá determinar el daño real.

- Con respecto a la derogación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) el Estado Ecuatoriano deberá asumir en sus principios de derechos y justicia, el revisar dicha derogación, analizar efectos negativos que provocó tal decisión, y plantearlo nuevamente con un mecanismo directamente proporcional a mayor contaminación, mayor impuesto a pagar, pero de una manera adecuada enfocada a la reparación total o parcial del medio ambiente. De la misma forma dar seguimiento a los recursos obtenidos y dirigidos para no recaer en lo pasado en dónde hubo una mala administración de estos recursos los cuáles fueron utilizados en su mayoría para deudas de Gobierno, que para su fin el cuál era el medio ambiente.

- Es de suma importancia en caso de nuevamente integrar este impuesto a la Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI), en lo posible de que no existan exenciones, ni para el transporte público ni privado, ni lo relacionado con la actividad productiva ya que todos somos responsables en lo absoluto de la contaminación que se está causando, y mientras no sea aplicado a todos los sectores este impuesto seguirá habiendo un quemeimportismo por los beneficiados por dichas exenciones.

- Impulsar con mayor número de proyectos el uso de vehículos eléctricos en todos los sectores y además incentivar a la población en el consumo de productos, que trabajen con energía limpia, a través de descuentos y abstención de pago de impuestos sobre los mismos. A nivel nacional mejorar todos los centros de revisión vehicular e implementación en ciudades que aún falta, siendo estos inspeccionados contantemente y realmente sirvan para medir la funcionalidad de los vehículos y de aquellos que no lo cumplan, medir el grado de contaminación para tomar decisiones sobre estos.

- El Estado Ecuatoriano deberá ser referente en el consumo de combustibles contaminantes, cambiándolos por aquellos que no lo hacen y además fortificar en vehículos que realmente estén fuera del rango adecuado y de no cumplir con las normas puedan ser sacados de circulación, de esta forma mejorará la calidad de vida del ecuatoriano, pero sobre todo en materia de salud.

- La creación necesaria de nuevos tributos aplicables a los materiales que mayor daño están causando a parte de los ya mencionados en esta tesis como por ejemplo de fundas plásticas, llantas para todo tipo de vehículo, y en si los materiales que requiera mayor número de años en su degradación, de esta forma obligar también a las industrias a reducir sus actividades contaminantes y buscar nuevas alternativas.

- El cumplimiento fiel del libre derecho a la información, para de esta manera de acuerdo a la Constitución de la república del Ecuador, todos los ecuatorianos seamos fieles testigos del recaudo y aplicación de lo recaudado (gasto), para el fin correspondiente.

REFERENCIAS

1. Alcívar Valencia, N. E. (2016). Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América Latina. *Programa de Maestría en Tributación*. Quito, Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar - Sede Ecuador.

2. Almeida, M. D. (noviembre de 2014). *Política fiscal en favor del medio ambiente en el Ecuador. Estimaciones preliminares.* Santiago de Chile: Naciones Unidas. Obtenido de CEPAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37433/S1420714_es.pdf

3. Arnaldo, A. (2007). *Los Impuestos Ambientales.* Osmar D. Buyatti Librería Ed.

4. Ayuntamiento de Madrid. (s.f.). *Efectos de los contaminantes*. Obtenido de http://www.mambiente.munimadrid.es/opencms/opencms/calaire/ContAtmosferica/Contaminantes/Efectos/index.html

5. El Ministerio de Economía y Finanzas. (2018). *Informe de Rendición de Cuentas*. Obtenido de https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/03/Informe-de-Rdc-2018-final.pdf

6. Ferré Olive, E. (Octubre de 2010). *Legislación ambiental y política tributaria*. Obtenido de http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2017/08/T_Ferre_Olive_legislacion_ambiental.pdf

7. García, M. (2011). *Análisis de la protección tributaria del medio ambiente, especial referencia a la Comunidad Autónoma de Andalucía.* España: Aranzadi S.A.

8. GK. (9 de septiembre de 2019). *¿Desde cuándo está derogado el Impuesto Verde en Ecuador?* Obtenido de https://gk.city/2019/09/09/proceso-para-la-derogacion-del-impuesto-en-la-asamblea-nacional/

9. Jaramillo, C., & Villa, M. (2003). La sobretasa ambiental al Impuesto Predial: Una propuesta de análisis desde la política ambiental y la hacienda pública. *Ecos de la Economía*(17).

10. Oliva, N., & Serrano, A. (noviembre de 2010). *¿Es posible un impuesto Ecológico Socialmente progresivo? prppuesta desde la Economía Ecológica.* Obtenido de CEF: https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16783/mod_page/content/138/2010-11.pdf

11. Oliva, N., Rivadeneira, A., Serrano, A., Martín, S., & Cadena, V. (2011). *Impuestos Verdes: ¿Una alternativa viable para el Ecuador?* . Quito: Edición María Arboleda y Raúl Borja.

12. Organización Mundial de la Salud. (s.f.). *Calidad del aire (exterior) y salud*. Obtenido de https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health

13. Patón García, G. (abril de 2012). Una apuesta por el establecimiento de impuestos verdes en países emergentes y en desarrollo. Fundación Friedrich Ebert, FES-ILDIS. Obtenido de https://www.fes-ecuador.org/fileadmin/user_upload/pdf/0535.pdf

14. Rafael Álvarez, P. K. (2012). *Salud Pública y Medicina Preventiva* (4ta. ed.). México: El Manual Moderno S.A.

15. Sánchez, L. E. (2011). *Evaluación del Impacto Ambiental: Conceptos y métodos.* Bogotá: Ecoe Ediciones.

16. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - Senplades. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Obtenido de https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf

17. SEGOB. (08 de agosto de 2016). *Ley general del Equilibrio Ecológico y la protección al Ambiente del 298 de enero de 1988, art 3º, VII, Ley mexicana*. Obtenido de http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5447072&fecha=08/08/2016

18. Servicio de Rentas Internas - SRI. (s.f.). *Cálculo del impuesto ambiental*. Obtenido de http://www.sri.gob.ec/web/guest/calculo-del-impuesto-ambiental

19. Servicio de Rentas Internas - SRI. (s.f.). *Estadísticas Generales de Recaudación*. Obtenido de http://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion

20. Yacolca Estares, D. (2009). *Doctrina y Casuística de Derecho Tributario.* Perú: Grijley E.I.R.L.