



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil
Facultad de Posgrado e Investigación

Tesis en opción al título de Magíster en:
Finanzas Mención Tributación

Tema de Tesis:
Los impuestos verdes: su incidencia en la recaudación tributaria del
Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos.
2012 - 2018

Autora:
Lcda. Gladys Liliana Vera López

Director de Tesis:
Econ. Otto Suárez Rodríguez, Ph.D.

Agosto 2020
Guayaquil – Ecuador

DECLARACIÓN EXPRESA

Yo, **Vera López Gladys Liliana**

DECLARO QUE

El Trabajo de Tesis, **Los impuestos verdes: su incidencia en la recaudación tributaria del Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. 2012-2018** en opción al Título de **Magíster en Finanzas Mención Tributación**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Tesis referido.

Guayaquil, agosto del 2020

LA AUTORA

Vera López, Gladys Liliana

DEDICATORIA

A mis amores Andreas y Andrea por tanto amor, apoyo y comprensión. Y a mi pequeño Johann que me acompañó en la última etapa de este proceso, desde el vientre materno.

A mi padre que, desde el cielo me sigue bendiciendo y me inculcó valores para enfrentar la vida a pesar de la adversidad.

A mi madre que, con su ejemplo de lucha y perseverancia, me ha inspirado a ser mejor cada día, a valorar lo que tengo y a luchar por lo que quiero.

A mi familia, amigos y personas que, de alguna manera aportaron con mi superación personal para llegar a este momento.

AGRADECIMIENTO

A Dios mi padre celestial por cada día de vida que me regala y por amarme tanto, a pesar de mis debilidades.

A mi madre celestial que siempre está guiando mi camino, acompañándome y como toda madre buena intercediendo por mí siempre.

A mi esposo e hija que han sido mi pilar fundamental en todo momento, sin su apoyo, no hubiera llegado este momento.

A mi tutor el Dr. Otto Suárez Rodríguez y al Dr. Jorge Sosa Meza, por guiarme con su valioso conocimiento y ser mi apoyo en este proceso de titulación.

A los docentes de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil que aportaron a mi crecimiento profesional.

A mis incomparables compañeros de clases, especialmente a Magdalena y Edith con quienes forjamos una bonita amistad de hermandad, brindándome su apoyo en todo momento para juntas lograr esta meta, hermanas que la vida me regaló, las llevo conmigo en mi corazón.

A las personas que contribuyeron muy amablemente a este proyecto, por medio de las entrevistas y a todos quienes de alguna manera me dieron otros aportes para cumplir mi objetivo.

RESUMEN

Los impuestos verdes fueron unos tributos amparados en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado que entró en vigencia en el año 2011 en territorio ecuatoriano y que gravaba a los automotores con cilindraje mayor a 1500 cc y con mayor antigüedad a partir de 5 años, aplicados en los primeros años con un descuento que progresivamente iba disminuyendo con los años hasta el 2019 en que se cobró íntegramente. Actualmente el impuesto fue derogado debido al rechazo de diversos sectores sociales. La presente tesis analiza la incidencia de este impuesto en la recaudación tributaria, para lo cual se diseña la metodología de tipo descriptivo no experimental, el alcance es correlacional y el enfoque es cuantitativo, el método empírico utilizado fue el de la observación, y el método lógico es de carácter inductivo, la unidad de análisis fueron los informes estadísticos recaudatorios del Servicio de Rentas Internas, conjuntamente con los presupuestos anuales del Ministerio del Ambiente asignados por el Ministerio de Finanzas. Los resultados demuestran que a pesar de una recaudación de cerca de \$100.000.000 millones de dólares anuales por conceptos de estos impuestos, el Ministerio no recibió presupuesto significativo, de hecho, el monto asignado disminuyó anualmente, las emisiones de CO₂ en Ecuador aumentaron un 29% desde el 2009 hasta el 2018, así como la compra de vehículos nuevos aumentó en gran número, por lo que se concretó la renovación del parque automotor, en cuanto a las entrevistas realizadas a representantes de los sectores ambiental y comercio vehicular estos coinciden en estar en contra de estos impuestos alegando que estuvieron mal aplicados y conllevó a pérdidas a los empresarios y a los contribuyentes, viendo con agrado la derogatoria del IACV. Se concluye que los impuestos verdes tuvieron una formulación errónea que gravaba más al valor que al impacto ambiental, además de no retribuir al medio ambiente y afectar al sector comercial y a los dueños de los automotores implicados.

Palabras clave: Impuestos verdes, IACV, recaudación, tributación, ambiental.

ABSTRACT

The green taxes were taxes covered by the Law of Environmental Promotion and Optimization of State Revenue that entered into force in 2011 in Ecuadorian territory and that taxed motor vehicles with a cylinder capacity greater than 1500 cc and with greater seniority from 5 years, applied in the first years with a discount that progressively decreased with the years until 2019 when it was fully charged. Currently the tax was repealed due to the rejection of various social sectors. The present thesis analyze the incidence of this tax on tax collection, for which the non-experimental descriptive methodology is designed, the scope is correlational and the approach is quantitative, the empirical method used was that of observation, and the method logical is inductive in nature, the unit of analysis were the statistical reports collected by the Internal Revenue Service, together with the annual budgets of the Ministry of Environment allocated by the Ministry of Finance. The results show that despite a collection of about \$ 100,000,000 million annually for these taxes, the Ministry did not receive a significant budget, in fact, the amount allocated decreased annually, CO2 emissions in Ecuador increased 29% from 2009 to 2018, as well as the purchase of new vehicles increased in large numbers, so the renewal of the car fleet was completed, in terms of interviews with representatives of the environmental and vehicular commerce sectors agree that they are against these taxes on the grounds that they were poorly applied and led to losses to businessmen and taxpayers, seeing with pleasure the derogation of the IACV. It is concluded that green taxes had an erroneous formulation that taxed more on value than environmental impact, in addition to not giving back to the environment and affecting the commercial sector and the owners of the motor vehicles involved.

Keywords: Green taxes, IACV, collection, taxation, environmental.

INDICE GENERAL

DECLARACIÓN EXPRESA	I
DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	IV
ABSTRACT	V
INTRODUCCION	1
1 CAPITULO I. MARCO TEORICO CONCEPTUAL	4
1.1 Antecedentes de la investigación	4
1.2 Planteamiento del problema de investigación.....	6
1.2.1 Formulación del problema de investigación	7
1.2.2 Sistematización del problema de investigación.....	7
1.3 Objetivos de la investigación	7
1.3.1 Objetivo general	7
1.3.2 Objetivos específicos	7
1.4 Justificación de la investigación.....	8
1.5 Marco Referencial.....	9
1.5.1 Impuesto	9
1.5.2 Los Impuestos verdes	18
1.5.3 Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado	28
2 CAPITULO II. MARCO METODOLOGICO	31
2.1 Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación.....	31
2.2 Métodos de la investigación.....	32
2.3 Unidad de análisis población y muestra	32
2.4 Operacionalización de variables	33
2.5 Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información.	34
2.6 Tratamiento de la información	34
3 CAPITULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	35
3.1 Análisis de la situación actual.....	35
3.1.1 Generalidades de los Impuestos Verdes.....	35

3.1.2	Derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	37
3.2	Análisis comparativo, evolución, tendencias y perspectivas.....	39
3.2.1	Recaudación de Impuestos Verdes en Ecuador	39
3.2.2	Asignación presupuestaria al Ministerio del Ambiente	41
3.2.3	Emisiones de dióxido de carbono CO2 en Ecuador.....	44
3.2.4	Adquisición de vehículos nuevos en Ecuador.....	46
3.2.5	Compra de vehículos ecológicos	47
3.2.6	Compra de vehículos de alto cilindraje	48
3.2.7	Cumplimiento de objetivos del impuesto ambiental	49
3.3	Presentación de resultados y discusión.....	50
3.3.1	Correlación lineal de Pearson	50
3.3.2	Entrevistas a sectores comerciales y ambientalistas	57
	CONCLUSIONES	60
	RECOMENDACIONES	62
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	63

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz operación de variables	33
Tabla 2. Tramo cilindraje.....	36
Tabla 3. Tramo de antigüedad	36
Tabla 4. Recaudación anual por impuestos verdes en el Ecuador	39
Tabla 5. Presupuesto anual del Ministerio del Ambiente	41
Tabla 6. Participación de proyectos para mitigar la contaminación ambiental .	43
Tabla 7. Emisiones de CO2 en Ecuador	45
Tabla 8. Vehículos nuevos en Ecuador.....	46
Tabla 9. Vehículos ecológicos.....	47
Tabla 10. Vehículos de alto cilindraje.....	48
Tabla 11. Valores del Coeficiente de Correlación de Pearson.....	50
Tabla 12. Correlación Recaudación – Presupuesto del Ministerio de Ambiente	51
Tabla 13. Correlación r de Pearson Recaudación - Presupuesto	52
Tabla 14. Correlación Recaudación – Emisiones de CO2	53
Tabla 15. Correlación r de Pearson Recaudación - Emisiones CO2.....	54
Tabla 16. Correlación Recaudación - Compra de vehículos de alto cilindraje .	55
Tabla 17. Correlación r de Pearson Recaudación - Vehículos nuevos de alto cilindraje.....	56
Tabla 18. Resumen de las entrevistas a los gerentes de los comercios de vehículos.....	57
Tabla 19. Resumen de la entrevista a la representante medioambientalista...	59

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Comparativa de la recaudación por Impuestos verdes	40
Figura 2. Porcentaje de recaudación por impuesto.....	40
Figura 3. Evolución del presupuesto del Ministerio del Ambiente	42
Figura 4. Participación de proyectos para mitigar la contaminación ambiental	44
Figura 5. Emisión de CO2 en Ecuador.....	45
Figura 6. Vehículos nuevos en Ecuador	46
Figura 7. Vehículos ecológicos	47
Figura 8. Vehículos nuevos de alto cilindraje >2000cc	48
Figura 9. Correlación Recaudación – Presupuesto del Ministerio de Ambiente	51
Figura 10. Correlación Recaudación – Emisiones de CO2	53
Figura 11. Correlación Recaudación - Compra de vehículos de alto cilindraje	55

INTRODUCCION

En las épocas actuales, a nivel mundial se ha incrementado el interés por el cuidado ambiental y la disminución de agentes contaminantes que amenazan la integridad del medio natural. Esto ha conllevado a infinidad de acciones encaminadas en regularizar las actividades que representen un daño al ambiente, esto se percibe a nivel social, político y en el que se enfoca este trabajo: tributario.

Ecuador ha dado un paso fundamental al reconocer constitucionalmente los “derechos de la naturaleza” y declarar de interés nacional la protección de la biodiversidad y del patrimonio genético. Desde la constitución del 2008 se estableció una política conocida nacionalmente como *sumak kawsay*, o buen vivir, en el que los lineamientos estratégicos están enfocados en la producción social y responsable con el medio ambiente.

La imposición tributaria tiene como objetivo la recaudación estatal para todos los sectores productivos, comerciales y se considera una de las principales formas de financiamiento gubernamental para solventar el gasto público o el desarrollo de proyectos y obras en bien de la población.

Se ha denominado impuesto verde a aquel tributo que tiene por objeto gravar el consumo o producción de determinados bienes o servicios que impactan negativamente en el medio ambiente.

En Ecuador el principal impuesto verde es el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV). Este es un impuesto que grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre, el cual lo debe pagar todo propietario de vehículo motorizado de transporte terrestre cuyo cilindraje sea mayor a 1500cc. Este impuesto se debe pagar sobre la base imponible de acuerdo al cilindraje del vehículo y el factor de ajuste que considera su antigüedad.

El fundamento legal de este impuesto está tipificado en Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, publicada en el R.O.583 de 24 de

noviembre de 2011 Documento referente a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Desde el 2011, en que fue instaurada esta ley, se inició con un proceso de adaptabilidad, ya que el impuesto contó con un descuento gradual del 80% en los tres primeros años de vigencia, del 50% durante cuatro años más y recién a partir del 2019 se lo paga de forma íntegra.

Esta investigación presentada como trabajo de titulación de posgrado previo a obtener la Maestría en Finanzas en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil responde a la necesidad de conocer cómo ha incidido la recaudación de este impuesto durante los primeros años subsidiados, hasta el 2019 año en que se lo ha cobrado totalmente, en la economía ecuatoriana. Por lo tanto, se cumplirá con la lógica de describir la funcionalidad de los impuestos verdes en el Ecuador, además de detallar el proceso de fiscalización en la recaudación de los impuestos verdes, para comprobar que este se lo esté aplicando de la forma correcta y que responda a las políticas de recaudación y de analizar el direccionamiento de los fondos recaudados por los impuestos verdes en el país, para saber si se invierten en la conformación de proyectos de índole ambiental o satisfacen las necesidades de otro sector.

Por lo tanto, este trabajo se esquematiza de la siguiente manera: En el Capítulo I se realiza el planteamiento general del trabajo, el cual consta de los antecedentes investigativos, la descripción y formulación y sistematización de la problemática detectada, la declaración de los objetivos, y la narración justificativa de la investigación, luego se realiza un compendio de las bases teóricas y conceptuales que sostienen el tema de estudio.

El Capítulo II corresponde al diseño metodológico, el cual se definen el tipo de diseño, alcance y enfoque investigativo, los métodos a utilizar, se señala la unidad de análisis, población y muestra, se declaran las variables y su operacionalización, se detallan la fuentes, técnicas e instrumentos, así como el tratamiento que se dará a la información recopilada.

En el Capítulo III se describe el análisis de la situación actual, así como de los resultados y discusión de estos.

Posteriormente se exponen las conclusiones y recomendaciones del trabajo.

CAPITULO I. MARCO TEORICO CONCEPTUAL

1.1 Antecedentes de la investigación

El estudio del comportamiento recaudatorio de los impuestos no es nuevo, este ha venido conformándose a la par de la promulgación de nuevas leyes y tributos que impactan de alguna manera a la sociedad civil.

El presente trabajo aporta con el estudio de la funcionalidad de este tipo de impuestos en los años aplicados en el Ecuador, 2012 - 2018 que corresponden a un periodo de adaptación, en que el cobro de esta tasa fue progresivo, por lo que es una investigación actual de carácter retrospectivo que permite evaluar el impacto de esta recaudación en el sector ambiental del Ecuador. Entre los trabajos realizados con relación a esta temática se mencionan:

Michay (2014) en su tesis presentada a la Universidad Central del Ecuador titulada “Impuestos verdes como alternativa fiscal o de protección a la contaminación en el Ecuador” sostiene que el Estado delimite una política ambiental que concientice y regule los comportamientos de personas y empresas. Esto último es especialmente relevante en un país donde aún no se han alcanzado las condiciones de vida adecuadas para toda la población y que, en consecuencia, no puede descuidar el ámbito productivo.

Farfán (2014) en su tesis de maestría presentada a la Universidad de Guayaquil titulada “Impuestos verdes: Una alternativa viable para el Ecuador” concluye que existe una adecuada aplicación y cobro de los Impuestos verdes establecidas por el Servicio de Rentas Internas (SRI) y esta será una alternativa viable para el Ecuador, ya que es un impuesto indirecto, relacionado como el IVA, en su contraparte señala que las empresas desconocen las ventajas y desventajas que tienen los impuestos verdes al ser aplicados, ya que no existe un estudio de incidencia de los mismos.

Alcívar (2015) en su tesis de maestría en tributación presentada a la Universidad Andina Simón Bolívar titulada “Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América

Latina” menciona que cuando un impuesto ambiental es aplicado en concordancia a sus principios, además de reducir la contaminación y ahorrar recursos puede incidir en el cambio de conducta de los agentes que ocasionan la contaminación, y hace una crítica al IACV ya que este impuesto grava al cilindraje y a los años de antigüedad, mas no al uso del vehículo, agregando que en el tiempo de las rebajas transitorias no se ha logrado renovar el parque automotor con vehículos de menor cilindraje, como era uno de los objetivos de este impuesto, además que la recaudación de este impuesto debe ser destinada directamente para reparar los daños ambientales y esto no se ha cumplido por lo que lo califica como un impuesto meramente recaudatorio y no ambiental. Añade también que en otros países de América Latina aplican impuestos a los combustibles, mientras que en Ecuador el Estado subsidia el precio de su venta; siendo esta una de las razones por las cuales los vehículos se han incrementado en los últimos años ya que el precio de combustible es bajo, además la calidad y el precio del combustible en el Ecuador es baja en comparación con países vecinos como Chile y Colombia, por esta razón, la contaminación ambiental en Ecuador es mayor.

Escobar (2015) en su tesis de maestría de tributación presentada a la Universidad Andina Simón Bolívar titulada “Análisis de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado: impuesto ambiental a la contaminación vehicular” señala que la información gubernamental sobre los niveles de contaminación que afectan la salud de la población es escasa, por lo cual los correctivos no se han tomado de manera práctica y oportuna proponiendo una alternativa de mejoramiento al IACV implicando la promulgación de un Impuesto al Consumo de Combustibles, el cual considera la cilindrada, que es la capacidad teórica que posee un motor para aspirar y/o mezclar el combustible, transformando en energía necesaria para que el vehículo pueda realizar su trabajo, no como un justificativo para ser exonerado y evitar el pago, sino para realizar un aporte conforme al nivel de emisión.

En consecuencia, con los resultados expuestos por estas investigaciones, estas coinciden en que los trabajos realizados son escasos, así como la información

por los entes reguladores sobre el verdadero impacto de este tipo de recaudación, algunos señalan que este impuesto no cumple las finalidades lógicas por las que fueron implementados: el cuidado ambiental, otros señalan que son los ciudadanos los que están desinformados en el aplicativo y funcionalidad de estos tributos. Esta investigación procura analizar cómo ha impactado esta recaudación tributaria durante todo el periodo de adaptación en el que el cobro del impuesto tuvo cierto porcentaje de exoneración hasta el 2019 en que la recaudación fue total, describiendo la naturaleza de este impuesto, los protocolos de fiscalización y la finalidad de los fondos recaudados, para conocer el beneficio real de la aplicación de estos impuestos.

1.2 Planteamiento del problema de investigación

Promulgar leyes para el interés del cuidado medioambiental es cada vez más recurrente en las políticas fiscales de los gobiernos en el ámbito internacional. En Ecuador este tipo de políticas fueron promovidas por la anterior administración, en la que se tuvo un cambio de la matriz constitucional, brindándole un gran espacio al tema de cuidado ambiental.

Bajo este direccionamiento se promulgaron las Leyes de Fomento Ambiental, en la que uno de sus principales componentes es la recaudación tributaria de actividades y productos que generen altos índices de contaminación, uno de estos es la contaminación ambiental.

Impuestos verdes son llamados a los tributos fijados para mitigar el daño ambiental, en este parámetro el IACV fue promulgado en el año del 2011 para incentivar el cambio de la planta automotora nacional que tienen varios años y que generan agentes contaminantes por otros vehículos actuales que tengan características eco amigables.

En el transcurso del año 2019, el cobro de este impuesto generó malestar en la sociedad ecuatoriana, claramente pocos han renovado los automotores y son muchos los ciudadanos que tuvieron que cancelar tributos altos referidos a esta ley.

Las interrogantes en cuanto a estos impuestos surgen en base a esta incomodidad general, ya que poco se conoce como inciden estos impuestos en la recaudación tributaria y por lo consiguiente en la economía del país. De igual manera es necesario detallar cual es la funcionalidad de estos, si existe y se aplica un proceso de fiscalización. Otro componente importante es el desconocimiento del direccionamiento de los fondos recaudados por estos impuestos, ya que lo lógico sería que se invierta en planes, proyectos, iniciativas que promuevan el cuidado ambiental, o por lo contrario se están encaminando los recursos para atenuar las necesidades de otros sectores gubernamentales o sociales.

1.2.1 Formulación del problema de investigación

¿De qué manera ha incidido la aplicación de los impuestos verdes en la recaudación tributaria ecuatoriana, durante el periodo 2011 -2018?

1.2.2 Sistematización del problema de investigación

- ¿Cuál es la funcionalidad de los impuestos verdes en el Ecuador?
- ¿Cuál es el direccionamiento de los fondos recaudados por los impuestos verdes en el Ecuador?
- ¿Cuál es el impacto del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el comercio de este sector?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Determinar la incidencia de la aplicación de los impuestos verdes en la recaudación tributaria ecuatoriana, durante el periodo 2012 -2018.

1.3.2 Objetivos específicos

- Describir la funcionalidad de los impuestos verdes en el Ecuador.
- Analizar el direccionamiento de los fondos recaudados por los impuestos verdes en el Ecuador.

- Determinar el impacto del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el comercio de este sector.
- Establecer la correlación entre la recaudación tributaria de los impuestos verdes y el presupuesto asignado al Ministerio del Ambiente, las emisiones de CO2 en el país y la venta de vehículos nuevos de alto cilindraje durante el periodo 2012-2018.

1.4 Justificación de la investigación

La política tributaria ecuatoriana está enmarcada en la recaudación, para otorgar al estado los recursos necesarios para abarcar el gasto fiscal o para las necesidades básicas de la población. Es por esto que la importancia del cumplimiento tributario radica en la participación integral de los ciudadanos y así promover el desarrollo económico del país.

La política nacional tiene muy en cuenta los preceptos ambientales, la constitución del 2008 fomenta el cuidado del medio ambiente como componente necesario del accionar estatal. En este sentido, los impuestos verdes representan una excelente medida para atenuar el daño ambiental, como el IACV que grava a vehículos que circulan en el país con alto cilindraje y con una antigüedad mayor a 20 años, conocidos por emanar gases contaminantes que afectan al medio natural y a la salud de los ecuatorianos.

Este impuesto, promulgado en el 2011 con tasas de descuentos graduales hasta el año 2019, en que se cancela de forma total ha generado malestar en los ciudadanos y ha despertado un debate sobre la eficacia y finalidad de este impuesto.

A razón de estas opiniones se formula este proyecto de tesis, con el objetivo de determinar la incidencia de la aplicación de los impuestos verdes en la recaudación tributaria ecuatoriana, durante el periodo 2011 -2018, por lo que se generan los siguientes lineamientos:

Es necesario describir la funcionalidad de los impuestos verdes en el Ecuador, analizando su naturaleza, para tener conocimiento completo de su aplicativo en

la realidad nacional. Se analizará el direccionamiento de los fondos recaudados por los impuestos verdes en el Ecuador, tomando como fuentes principales los informes económicos estatales, constatando que estos recursos se direccionen en soluciones ambientales. De igual forma se analizará el impacto que ha tenido el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular al mercado automovilístico y al sector medioambientalista.

Este trabajo es pertinente debido a que se encuentra acorde a las estrategias de establecer nuevas políticas tributarias que vayan de acuerdo con las necesidades del entorno actual referente a la conservación ambiental, el estudio servirá para señalar los aciertos y métodos no exitosos del impuesto verde durante los años de aplicación, para así generar nuevos planteamientos que encaucen las directrices tributarias atendiendo a los principios de conservación.

1.5 Marco Referencial

1.5.1 Impuesto

Se llama impuesto a los pagos de carácter obligatorio que los ciudadanos, sea de índole natural o jurídico tienen que aportar para las arcas fiscales de un estado y que están establecidas por la ley.

El impuesto es un tipo de tributo administrado por derecho público, se utiliza netamente con fines recaudatorios y no existe una contraprestación directa al abonador, su distinción característica surge de la capacidad tributaria del estado, primordialmente con la finalidad de financiar los gastos públicos (Vivero, 2012).

En el Ecuador el impuesto es una herramienta del estado ecuatoriano para administrar los recursos recaudados y enfocarlos en solventar las necesidades ciudadanas, es importante la aportación de los ciudadanos para que estas necesidades se vean atendidas, Cuchiye (2018) señala que la obligación es de carácter moral y legal en los ciudadanos para el cumplimiento de las obligaciones tributarias, ya que constituyen la principal fuente de recursos económicos del estado ecuatoriano.

El esquema tributario, su concepto y sus fundamentos, se basan en la recaudación fiscal para contribuir con los gastos públicos, es así que el tributo se fundamenta en principios materiales o de justicia tributaria tales como la igualdad, la capacidad económica y la prohibición de confiscatoriedad. Matus (2014) puntualiza que la recaudación tributaria debe respetar los principios de legalidad o certeza, añadiendo además que el fomento de la cultura tributaria representa uno de los instrumentos de regulación más eficientes para obtener modificaciones en los patrones de responsabilidad civil en las personas.

Principios fundamentales de los impuestos.

Con el objeto de valorar la tributación, una de las principales inquietudes ha sido establecer las razones y principios que corresponde regir un sistema impositivo, Oñate (2016) detalla los siguientes principios:

Principio de justicia: Se basa en la premisa de que los ciudadanos tienen la responsabilidad de apoyar al mantenimiento del estado, siempre que exista un equilibrio de su capacidad económica, el cumplimiento o falta de esta premisa influye en la equidad o falta de equidad en el tributo.

Principio de certidumbre: el tributo debe mantenerse en sus elementos fundamentales (sujeto, objetivo, exenciones, tarifa, época de pago, contravenciones y sanciones), para regular el uso por parte de las autoridades de turno.

Principio de comodidad: los impuestos se deben recaudar tomando en cuenta las variables que influyen en la comodidad del aportante.

Principio de economía: Los beneficios a obtener mediante la recaudación del impuesto debe ser lo mayor viable, y su cobranza no debe incurrir en la inconformidad de los ciudadanos.

Fiscalización

La fiscalización tributaria es un poder legal que contribuye a la Administración Tributaria para confirmar la coherencia con los compromisos de obligaciones impositivas y considerables que asumen los aportantes tributarios. Como ha sostenido el concepto general, fiscalizar tiene la intención de mostrar ciertas actividades relacionadas con un individuo natural o legal, a fin de verificar si en sus actividades se haya generado un hecho imponible, y en este caso, si ha cumplido con los pagos tributarios, basándose en las facultades que para esto otorga la ley (Jesús Aguirre, 2014).

La función fiscalizadora incluye el análisis, comprobación y el control del cumplimiento de obligaciones tributarias, aun así, los sujetos de estos tengan beneficios y exoneraciones tributarias

La fiscalización consiste en inspeccionar un movimiento para verificar el cumplimiento de las normativas tributarias en vigencia. La evaluación de la administración tributaria se ejerce de manera opcional, y la actividad de la capacidad financiera incorpora la revisión, el examen y el control de la cumplimientos con los compromisos y obligaciones, incluidos aquellos sujetos que aprecian exenciones impositivas (Susanivar & Sotomayor, 2017).

En Ecuador, la asignación presupuestaria se organiza a intervalos regulares después de la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo, mientras que el Presupuesto General del Estado se presenta cada año, y significativamente estos se formulan en función del cobro de tributos vigentes. Sin embargo, el problema radica en la forma en que el pago y los costos deben estar compuestos dentro del alcance de la programación monetaria del Estado, por lo que, si el marco presupuestario en el lado del costo está previsto para fines específicos, y no puede ser contrastado por el lado de pago.

En base a esta noción, la lógica tributaria dicta que cada tributo sea afín con su motivación y con el marco; en el caso de los impuestos extrafiscales ambientales, una parte del principio vacila con respecto al destino de su recaudación,

particularmente porque el principio general que los sostiene demuestra que deben utilizarse para disminuir inequívocamente los efectos nocivos contaminantes (Villavicencio, 2017).

Por esta razón, la base de las metodologías de fiscalización tributaria requiere una investigación de la condición externa e interna. La externa se comporta en base a las cualidades monetarias de las naciones, entre otras, sectores estratégicos, el sistema legal, la internacionalización de la economía y otras sobre las cuales la fiscalización tributaria no tiene control. Por otra parte, las condiciones internas sobre las cuales la fiscalización tributaria ejerce control pueden ser entre ellas: RRHH, activos presupuestarios, fundamentos, así como el plan y la mejora de principios y metodología.

Para hacer estos controles, el procedimiento de fiscalización también debe reflexionar sobre el significado de varios tipos de formas de control, que deben estar conectadas en relación con el grado de tergiversación de gastos de los ciudadanos o la "sensación de peligro" que se necesita construir, configurando su alcance y profundidad (López, 2004).

En consecuencia, cuanto más destacada sea la viabilidad de la fiscalización, más notable será la adecuación del patrimonio financiero. Cabe señalar, en cualquier caso, que si, por un lado, esta situación requiere que se ofrezca al poder público la estrategia clave para ayudar a comprender sus necesidades relacionadas con sus finanzas, por otro lado, dicha influencia no puede poner en riesgo las garantías individuales amparadas en el orden constitucional (Miranda Ribeiro, 2011).

Lograr una armonía entre las necesidades de los ciudadanos y la capacidad de la administración para reaccionar ante ellas es una tarea compleja. Requiere la presencia de entendimientos entre los segmentos fundamentales de la sociedad sobre un modelo de Estado y los indicadores mínimos que conectan el pago de impuestos con los servicios obtenidos para la población en general mediante el presupuesto estatal.

El discernimiento de que el Estado satisface o no sus capacidades y la forma en que se caracterizan las políticas fiscales tiene una base en el deseo de los ciudadanos mantener la legalidad en materia de gastos. En los órdenes sociales divididos, con una ciudadanía con poca participación cooperativa, existe un desajuste social, ya que debilita la sensación de ser parte de la sociedad. Esa es la razón por la que es fundamental garantizar la sencillez en la administración pública y la entrada de los nativos a los datos abiertos, lo que al mismo tiempo promueve una cultura de responsabilidad más prominente entre las autoridades estatales. Del mismo modo, se espera que los instrumentos alienten a los ciudadanos a denunciar casos de corrupción, para garantizar un control social más prominente de la utilización de los activos fiscales (Hacienda, 2016).

En este sentido, es concebible hacer referencia a ciertas actividades que se intentan en materia de control que dependen de suposiciones o estándares generales, la fiscalización puede resumirse en cuatro actividades fundamentales y dinámicas que cubren dicha revisión financiera:

- Primero. Procurar que todos los ciudadanos estén regulados; es decir, aquellos obligados a inscribir todas las cosas consideradas como tales. El objetivo es, de esta manera, ampliar el universo de los ciudadanos mediante la inscripción de cada una de las personas que deben aportar al presupuesto estatal.
- Segundo. Las actividades de fiscalización se planificarán para tener controles suficientes para empoderar a todos los ciudadanos conocidos (inscritos) a aventurarse a una consistencia deliberada: presentar sus declaraciones a tiempo y de la manera establecida por la ley.
- Tercero. Se procura que los ciudadanos cuando realicen sus declaraciones se ajusten a la documentación de sus ganancias, incorporen en ellos datos cada vez más confiables.
- Cuarto. Este último período de control es el que se identifica con la recuperación o acumulación de obligaciones de los ciudadanos que han declarado y lo han hecho de manera constante, pero que, sin embargo, no han asegurado las obligaciones particulares (M. García, 2012).

Eficiencia y recaudación tributaria

Hay dos fuentes principales para acrecentar la recaudación tributaria: establecer nuevas tareas o aumentar la productividad con la que se recopilan las evaluaciones actuales. En un entorno de gastos, la efectividad incorpora la conclusión fraccional o conjunta de las brechas impositivas a través de actividades y técnicas de control que expanden la impresión de riesgo de los ciudadanos incidiendo en su comportamiento.

Para medir la competencia de la organización tributaria, es importante reconocer tres factores que impactan la recaudación de impuestos: movimiento financiero, políticas fiscales y consistencia con los compromisos de fiscalización. El flujo económico y el enfoque recaudatorio son componentes que se destacan en la definición y estructura de cualquier sistema tributario. La actividad financiera ofrece una primera estimación del límite contributivo del agente económico para aceptar una tasa impositiva.

La política tributaria, por el contrario, determina la estimación del tributo; en otras palabras, regula la actividad generadora, el ciudadano, la tasa tributaria, las excepciones y derivaciones relacionadas con el pago del impuesto. El cumplimiento de los compromisos tributarios es un componente excepcionalmente considerado en la base de los procedimientos y las proporciones de control de la fiscalización tributaria. El control y las actividades de gestión, independientemente de si son grandes o concentradas, están estructuradas en base a los montos recaudados, el riesgo tributario y los sectores ciudadanos que da indicios de incumplimiento (Ramírez & Carrillo, 2017).

Evasión tributaria

La evasión tributaria se define como el incumplimiento de un compromiso tributario; la falta de pago de un aporte es idéntico a mantenerse alejado de la obligación de cubrirlo. Se trata de la infracción de la ley que establece el compromiso de pagar al Tesoro lo que este organismo tiene la opción de solicitar. Es decir, los ciudadanos ofrecen datos falsos respecto a los ingresos para cubrir

menos gastos regulatorios o incluso abstenerse de comprometerse con la tesorería de la administración fiscal, incumpliendo sus obligaciones ciudadanas (Juan Aguirre & Sánchez, 2019).

Las personas normales y legítimas no deberían dejar de cumplir con los gastos regulatorios, ya que son en gran medida componentes de la contribución fiscal enmarcados al deber nacional, se entiende que no todas las personas llegan a cumplir esta obligación, algunas por falta de atención y otras de manera planificada e ilícita. y es aquí donde la figura de la evasión fiscal comienza a sobresalir.

La evasión tributaria, en su mayor parte, influye en la recaudación de la nación y afecta a todos los sectores de la sociedad, ya que existe una gran connotación en la financiación de los servicios nacionales, mediante los diversos departamentos gubernamentales estratégicos de una nación (Pérez, 2017).

La evasión fiscal es una realidad que está presente en todas las naciones del mundo, despertando la preocupación de estas, debido a los impactos que ha creado, por ejemplo, la disminución de los salarios, la escasez financiera y la reducción de la inversión privada. En Ecuador, las recaudaciones aún muestran indicios de fallo, ya que no están en concordancia las estimaciones con las recaudaciones a final de un año fiscal, siendo la evasión tributaria la falencia más detectada, por lo que se relacionan el grado de cumplimiento tributario y los controles de evasión realizados por la Administración Tributaria del Ecuador.

El ciudadano elige la estimación del sueldo declarado, elige la estimación del salario que no declarará, este accionar está representado por la teoría de utilidad esperada, en el que la utilidad de una elección cuestionable es equivalente a la totalidad de los beneficios de las posibles ramificaciones para la probabilidad de su evento; es así que, la evasión fiscal disminuye con la probabilidad de que se detecte y, además, puede llegar a significar una multa fija al evasor. Para identificar a este, la oportunidad de elección se deja en manos del ciudadano como la probabilidad de ser reconocido y capturado; el ciudadano intuye el

control realizada por el ente recaudatorio y así pueda decidir si caer o no en la evasión tributaria (P. Paredes, 2016).

La conexión desarrollada entre el Estado y el titular de la deuda tributaria, que podrían ser esas personas normales o jurídicas, en donde el objetivo es la cancelación tributaria por parte del deudor; esta realidad se conoce como una obligación tributaria. El impuesto obligatorio debe ser declarado ante la administración tributaria sobre los diversos componentes o condiciones forzados por la obligación de cooperación, percibidas mediante un anuncio de fiscalización, en este sentido, se aplican técnicas de evaluación y otros sistemas tributarios. Es importante darse cuenta de que una revisión de tareas probablemente podría ser la evaluación o evaluación de las actividades en comparación con los cargos dentro de un establecimiento o asociación. Esta es una prueba para evaluar que realiza un inspector para ver si los resultados operativos se ajustan y son genuinos con respecto a los compromisos a los que se administra la organización (Reyes, 2018).

Política fiscal y medio ambiente

De manera similar, cuando se habla de una condición adecuada o inadmisibles del medio ambiente, se puede hablar de una condición de contaminación aceptable o inadecuada. El estándar para decidir la resistencia o no de una actividad que genere contaminación y, en este sentido, su reconocimiento está en la regla del desarrollo sostenible: la contaminación que no pone en juego el valor de los recursos naturales respecto a las futuras generaciones será soportable.

Esto requiere una investigación intensiva del efecto ecológico de cada acción. La regla de quien contamina paga trata de reflejar el costo de contaminar los ejercicios y artículos fuera de las desventajas provocadas por el deterioro ambiental " o, replanteado, el contaminador es presionado para que disminuya o modifique las actividades contaminantes.

Se propone garantizar la eficiencia financiera a través de la incorporación de estos gastos en los precios, buscando posteriormente disminuir la medida de contaminación. Según la hipótesis financiera, una externalidad es una circunstancia en la que "la elección de un agente financiero produce consecuencias para diferentes componentes, dado que esta opción no crea un costo de mercado como pago". La idea de "externalidad" se delinea mejor si se habla de "impactos externos", entendida como las ventajas o costos que obtienen las personas que no están involucradas en la presentación de un movimiento específico (Salassa Boix, 2016).

En el caso de que no se reunieran los montos esperados por razones extra financieras por existir, se podría decir que el límite contributivo tiene poco que ver en estos casos; sin embargo, estos tributos no funcionan de esa manera. A pesar de lo que podría esperarse, en el caso de que consideremos que, en un grado más prominente o menor, la fiscalización tiene un motivo recaudatorio, es importante que el compromiso de aumentar los costos del Estado se solicite consistentemente desde los indicios de los estados financieros de los ciudadanos.

La concurrencia de propósitos extrafiscales ambientales y la directriz del límite contributivo generalmente se basa en dos líneas de contención: desde un punto de vista, se presenta el indicador de capacidad contributivo de las actividades contaminantes y, por otro, se establece en la conexión con diferentes estándares gubernamentales establecidos, evidentemente, no se trata de elementos contrarios sino complementarios.

Está claro que, como cuestión de primera importancia, el ente recaudador debe garantizar que las obligaciones ambientales se consideren legítimamente con respecto al límite evaluable de los ciudadanos. Por esta razón, se ha dicho que los indicadores del límite contributivo no son la propiedad o el comercio de recursos, sin embargo, hay ciertas actividades relacionados con el uso ecológico que también pueden mostrar algunos indicios de capacidad tributaria del sujeto que las realiza (Salassa Boix, 2014).

El mercado no puede autogestionar las externalidades adversas creadas por los efectos contaminantes de las actividades productivas, ya que no produce componentes que puedan enfocar estos gastos a los productores por esta contaminación, razón por la cual el estado es la persona responsable de actuar en tales condiciones, aplicando su mandato a través de estrategias reguladoras, o el supuesto orden o instrumentos de control, al igual que a través de sistemas indirectos, por ejemplo, los tributos y subvenciones.

De hecho, si la contaminación es un factor que daña el bienestar de las personas en general, esto sugiere aceptar costos más altos, que inicialmente no son asumidos por los agentes contaminantes, a la luz del hecho de que normalmente no están planteados para esto. Por lo tanto, la ejecución de instrumentos tributarios es el complemento perfecto para coordinar las pautas, a fin de combatir la contaminación, ya que permitirá no solo un impacto de acumulación, para que los activos cubran los costos provocados por la contaminación, modificando el comportamiento contaminante hacia actividades más limpias (C. Paredes, 2017).

1.5.2 Los Impuestos verdes

Los impuestos son contribuciones obligadas que los sectores sociales aportan para el Estado, por lo que no existe una contraprestación de parte de este último. Los impuestos ambientales, o impuestos verdes, son aquellos enfocados a los bienes o servicios contaminantes. Los impuestos verdes son en teoría de particular financiamiento para las estrategias dirigidas a la protección del entorno ambiental, y así mejorar la calidad de vida de la población.

En la aplicación de tributos ambientales se deben tomar en cuenta diversos componentes como, hacia quien va dirigido el cobro y como se gestionarán los recursos recaudados, ya que fácilmente se puede incurrir en promover impuesto ambientales de índole netamente recaudatoria para solventar gastos estatales que no tengan relación con el cuidado ambiental, es decir la situación de cambio en materia de conservación no es exitosa (Michay, 2014).

Ramos (2018) define a estos como tributos no vinculados (impuestos) ya que por medio de estos se busca concienciar sobre el daño ambiental a los aportantes, lo que lo caracteriza con motivos extra fiscales, y a razón de esto, este autor opina que el tributo debe gravar artículos y servicios de opulencia, ya que en este tipo de consumo se incurre en la utilización de determinadas sustancias contaminantes por lo que es pertinente el empleo de estrategias de imposición indirecta.

Los impuestos verdes están considerados como socialmente regresivos, ya que estos se enfocan a los productos de consumo masivo, como los vehículos y consumo energético, por lo que es muy probable que también afecte a estratos sociales bajos. Debido a esto, uno de los principales reveses es el cálculo y determinación de la cuantía tributaria; En el caso en que el tributo sea bajo, no existirá una situación de cambio para el medio ambiente, y al ser muy altos, la productividad de las empresas puede afectarse, por lo que se buscan siempre mecanismos para concienciar a los usuarios de agentes contaminantes que incurrir en el uso de estos no es rentable (Vasquez, 2015).

En base a estas consideraciones la aplicación de impuestos verdes tiene que responder a una política de respuesta ante criterios ecológicos para el cálculo de la base imponible, por lo que su análisis debe estar enmarcado en incorporar requisitos técnico-jurídicos adicionales a todo impuesto ambiental. García (2012) menciona el principio impositivo de aplicarlos directamente a la fuente, mediante el conocido “quien contamina paga”, que canaliza el diseño de los tributos ambientales para gravar las conductas contaminantes de forma coherente y aprovechable.

En muchos casos esta clase de impuestos van directamente aplicados a automotores tomando en cuenta su rendimiento urbano, de tal manera que un vehículo que tenga características contaminantes que sobrepasen los límites aceptables sea el que tenga que pagar el tributo, incentivando la adquisición de vehículos que contaminen menos (Ramón, 2016).

La tributación Ambiental Regresiva y Progresiva.

Los tributos ambientales deben ser clasificados como indirectos, aun así, dentro de estos impuestos se pueden dar algunos que no posean esta característica, como los aplicados a productores, importadores, debido a que éstos pueden transponer el impuesto en los precios de los productos y por lo tanto terminan pagándolos quienes adquieran los bienes.

En base a esta disyuntiva los impuestos se pueden caracterizar como progresivos y regresivos.

Impuesto Progresivo

En este tipo de impuesto la tasa de tributación aumenta en la medida en que el ingreso aumenta, por lo tanto se determina una escala de cuotas en base a los ingresos del aportante, el porcentaje tributario aumenta progresivamente conforme a los ingresos vayan aumentando, el más aplicado de este tipo de tributos es el impuesto a la renta, considerado también un impuesto directo (Tumbaco, 2015).

Impuesto Regresivo

Es cuando la tasa tributaria disminuye a medida que aumenta la base liquidable, en tal forma que la porcentualidad del aporte es inversamente proporcional a la capacidad contributiva. El Impuesto al Valor Agregado IVA puede ser considerado de este tipo, ya que la tarifa disminuye a medida que aumenta el índice de capacidad contributiva, este es considerado un impuesto indirecto (Tumbaco, 2015).

La aplicación conjunta de estos dos tipos de impuestos busca garantizar la equidad de trato impositivo a ciudadanos con similar posición económica (equidad horizontal), y un trato impositivo diferenciado para aportantes en condiciones desiguales (equidad vertical), esto se logra si los efectos progresivos de los impuestos directos superan los efectos regresivos de los impuestos indirectos.

Antecedentes de los impuestos verdes en Ecuador

El Ecuador es un país que depende en gran porcentaje de la explotación de recursos no renovables, el petróleo, en este sentido, constituye el mayor aportante a las arcas fiscales de la nación, lo cual también significa que el medio ambiente es el más afectado en esta actividad.

En referencia al marco legal se observa que Ecuador ha suscrito y ratificado convenios y tratados internacionales en materia ambiental, que al ser de carácter vinculante y de inmediato cumplimiento y aplicación, forman parte del ordenamiento jurídico e implican compromisos explícitos para el cuidado del medio ambiente, como son: Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural (1974); Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono (1990); Convención de Cambio Climático (1994), Protocolo de Kyoto (1999); entre otros.

Antes del 2011 las políticas fiscales enfocadas a la tributación ambiental no eran desarrolladas, debido a una falta de conciencia ambiental que se justificaba en la premisa de la responsabilidad individual y particular de la empresa privada contaminante y no responsabilidad directa del estado.

Sin embargo, con la promulgación de la nueva constitución aprobada el 2008, en la que otorga y reconoce el derecho a la naturaleza, a un desarrollo sostenible y a la responsabilidad del estado ecuatoriano por velar estos recursos, se promulgaron estrategias para mitigar el daño ambiental que causan las actividades de los ecuatorianos.

Durante el año 2011, autoridades y técnicos del Ministerio de Finanzas, del Servicio de Rentas Internas (SRI), del Ministerio de Ambiente y del Ministerio Coordinador de la Producción trabajaron en una reforma fiscal verde, de la cual la más insigne fue la promulgación del Impuesto a la contaminación Vehicular, que grava según variables consideradas contaminantes, como el cilindraje del vehículo en centímetros cúbicos y la antigüedad del mismo. Desde el 2012, en que se implementó este tributo, hubo un descuento que empezó en el 80% y

decrecía anualmente para que la población se adaptara al sistema, hasta el 2019 en que el cobro se efectúa en su totalidad. En este periodo de años se logró recaudar cerca de 798,26 millones de dólares, esperando que para su totalidad se llegara a recaudar 110 millones de dólares.

Herrero (2014) citando a Bermeo (2004) detalla los siguientes antecedentes de la evolución de la implementación de los impuestos verdes en el Ecuador:

- En 1992 en Rio de Janeiro se desarrolló la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, llamada también Cumbre de la Tierra, lo que motivó al Ecuador a desarrollar y aplicar medidas de conservación ambiental.
- En 1996, se instauró el Ministerio del Ambiente, fortaleciendo las estrategias ambientalistas en materia jurídica.
- En el 2002, se lleva a cabo la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible en Johannesburgo, incitando a alcanzar el Desarrollo Sustentable en las economías de los países.
- En el 2008, en Montecristi, en la Asamblea Nacional Constituyente que plasmó en la Nueva Constitución Ecuatoriana el desarrollo sostenible como objetivo permanente de la Economía, mediante la definición del Plan Nacional del Buen Vivir, en la que se refieren estrategias como la sostenibilidad, conservación, conocimiento del patrimonio natural y fomento del turismo comunitario, garantizando los derechos de la naturaleza y promoviendo un ambiente sano y saludable, ratificando los principios para la sostenibilidad de la diversidad biológica y de recursos naturales, este documento señala de igual forma la importancia y la necesidad de establecer políticas tributarias que conlleven hacia practicas económicas más amigables con el medioambiente.
- En el año 2011, el poder ejecutivo aplica una reforma tributaria, modificando el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y a los Consumos Especiales (ICE) para vehículos híbridos, un impuesto ambiental a las botellas plásticas no retornables y a la contaminación vehicular, con lo que se inicia la aplicación de los impuestos verdes en el país.

- El 16 de abril del 2012 el Servicio de Rentas Internas (SRI), habilitó el sistema transaccional de matriculación, incluyendo el impuesto a la contaminación vehicular o también llamado impuesto verde.

Ventajas y desventajas de la aplicación de los impuestos verdes

Todo tributo tiene sus pros y contras, es necesario tenerlos en cuenta en el momento de su aplicación, Martínez & Rodríguez (2013) detallan estas:

Ventajas

- Se alcanza objetivos ambientales de forma ahorrativa, ya que equilibra el cobro del impuesto con la reducción de los contaminantes regulados.
- Al promover el pago del monto mínimo por la reducción de emisiones contaminantes se logrará mitigar en gran magnitud el daño ambiental.
- Compensación del daño social provocado por los ciudadanos que dejan una mayor huella ecológica, mediante el principio de quienes contaminan deben pagar el impuesto, motivando al contribuyente a la toma de decisiones para revertir sus acciones contaminantes.
- Se generan grandes beneficios ambientales, y conjuntamente a la sociedad, mediante la conservación y sostenimiento de los recursos naturales reducir los contaminantes para garantizar un ambiente óptimo para esta y futuras generaciones.
- El aprovechamiento de la recaudación financiera se destina principalmente a la conservación de los recursos naturales, además de dar la opción al estado de canalizar cierto porcentaje a las necesidades de la población como salud, educación, seguridad, asistencia social, etc.
- Integración de los sectores productivos, promoviendo la colaboración ambiental, ya que la recaudación de impuestos ambientales se da un valor a las acciones productivas contaminantes que pueden ser mitigadas o aprovechadas para revertir estos daños, gracias a la aplicación fiscal en la economía.
- Mejorar las condiciones ambientales para la sociedad en general.

- Fomento de la innovación, y la promoción de lineamientos investigativos en el desarrollo de nuevas tecnologías amigables con el entorno ambiental.

Desventajas

- Dificultad para medir con precisión el impacto real en la mitigación de las acciones contaminantes.
- Dificultad de determinar el daño ambiental, punto de partida en el proceso de fijación de la tasa tributaria.
- Deterioro de las relaciones entre los sujetos generadores de contaminación y el ente fiscal, debido a la renuencia de los primeros a la implementación de nuevos tributos.
- Desinterés de los actores políticos en materia ambiental y aprovechamiento de promulgación de leyes para la evasión fiscal debido a intereses particulares.
- Dificultad para elegir adecuados factores determinantes que representes la realidad de las emisiones contaminantes, y con esto calcular la adecuada carga tributaria.
- La contaminación indirecta de todos los actores sociales impide abarcar a todos los sectores contaminantes, por lo que no se aplicaría totalmente a la fuente del problema.
- Inaplicabilidad de potenciales recursos suplentes a los agentes contaminantes.

Principios jurídicos de los impuestos verdes

Principio “El que contamina paga”

El principio quien contamina paga, que puede ser conocido también como principio del causante, se origina en las teorías económicas, en la cual se busca establecer un precio a las actividades y productos contaminantes que diversos sectores ocasionan.

Este tipo de tarifa ambiental es cargado al agente contaminante, definido por un ente natural o jurídico, reglamentado bajo derecho privado o público, que de una u otra forma ocasiona efectos negativos en el medio ambiente o es participe en actividades que lo generen. Ante esto el agente contaminante es responsable de asumir los costos necesarios para revertir la situación que origina la contaminación o para el desarrollo de planes que mitiguen el impacto ambiental, enmarcados en los estándares de calidad ambiental adoptados (K. Aguirre, 2015).

Principio de responsabilidad

La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo marca la pauta para este principio, el cual indica que “los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales. Los Estados deberán cooperar asimismo de manera expedita y más decidida en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas situadas fuera de su jurisdicción” (ONU, 1992).

Este principio fortalece y complementa el principio de “quien contamina paga”, ya que enfatiza en que la responsabilidad debe recaer en los actores causantes del daño ambiental, siendo el principal involucrado en la estrategia de cambio para revertir las acciones de daño ambiental generado por sus actividades (Fernández, 2016).

Principio de solidaridad

Al promulgar la recaudación tributaria en beneficio del medio ambiente se da la pauta para el cumplimiento al principio de solidaridad, ya que se comparte el compromiso para con el medio ambiente con los ciudadanos actuando con justicia y solidaridad. Debido a esto, las entidades recaudatorias tienen la responsabilidad de hacer un buen uso de estos impuestos siendo enfocados

primordialmente a las soluciones de preservación ambiental, no dejando de lado las políticas públicas sociales que son de necesidad primaria para la ciudadanía, de esta manera el campo medio ambiental aporta económicamente a solventar necesidades de índole social (Briones, 2016).

Marco internacional de los impuestos verdes

Durante las últimas décadas el interés por la conservación ambiental ha adquirido una relevancia mundial manifestada por las diversas cumbres, reuniones y eventos de los gobiernos y entidades importantes en el mundo. Una de las primeras manifestaciones fue la “Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente” celebrada en Suecia en 1972, conocida también como la Conferencia de Estocolmo. En este evento se discutió ampliamente sobre los problemas generados por las industrias y por la extendida explotación de recursos naturales que conllevan a un deterioro progresivo del medio ambiente y del entorno atmosférico. Esta conferencia adquiere una importancia fundamental en la historia de los esfuerzos conservacionistas, involucrando a los estados para que sean partícipes en la solución de la contaminación ambiental (Coimbra, 2013).

En Europa y especialmente los países nórdicos, desde hace unas tres décadas comenzaron a desarrollar políticas recaudatorias fiscales impositivas de carácter ecologistas. Primeramente, se instauraron con fines recaudatorios debido a la crisis económica y los altos índices de desempleo en la región. Su función apuntaba a la reducción de imposición directa al trabajo mediante la reforma fiscal verde con tributos indirectos, de esta manera lograron abaratar los costos laborales aumentando la creación de empleo sin verse modificada la carga fiscal (Almeida, 2014).

Países pioneros en implantar impuestos ambientales

A comienzos de la década del 90 los países europeos empezaron a desarrollar e implementar diversos impuestos ambientales, estos son considerados pioneros en ámbito de reformas fiscales verdes, nunca antes aplicadas en

formas de gobierno conocidas. Alcívar (2016) describe los principales hechos que estas naciones llevaron a cabo en materia fiscal ambiental:

En 1990, Finlandia fue el primer país en el que se gravó un impuesto al carbón, que trajo consigo un equilibrio fiscal al cuidado ambiental. Actualmente en este país se pagan impuestos a los vehículos y a los envases de bebidas, además de tas impositivas a plantas nucleares, financiando con esto el manejo de residuos radioactivos.

En 1991, En Noruega se implementó un tributo al dióxido de carbono CO₂ de los aceites minerales, posteriormente se aplicó al carbón y el coque, a la piedra caliza y el gas (el cual tuvo exenciones). Para 1999, se extendió la aplicación de este impuesto a ciertos sectores que estaban exentos.

En 1993 al sector manufacturero se le redujo el 75% del impuesto sobre el CO₂, beneficiándose también con la exención total del impuesto a la energía. En los dos años posteriores el beneficio se redujo al 50%.

En 1991 en Suecia, se llevó a cabo una amplia reforma fiscal, aplicando entre estos los impuestos ambientales, sobre todo al carbón y al azufre.

En 1992 en Dinamarca creó un impuesto al CO₂ de los combustibles. Desde 1994 hasta el 2002 se desarrolló una reforma general del sistema tributario con diversas modificaciones de los impuestos relacionados con la energía.

En 1999 Francia empezó sus reformas y reestructuración de los impuestos, entre estos de materia ambiental. Emulando a los Países Bajos, la finalidad era de sistematizar un conjunto de impuestos sobre emisiones contaminantes.

En 1999, Alemania planteó una reforma tributaria ambiental, buscando promover el ahorro de energía y el desarrollo laboral. Esta contenía dos componentes principales: un tributo a la electricidad y un incremento en los

impuestos a los aceites minerales; estos se incrementaron progresivamente durante el período 1999-2003.

En 1999 Italia inició una reforma tributaria ambiental, recayendo las tasas tributarias a los aceites minerales en base a su contenido de carbono y utilización, así como un impuesto de consumo al carbón, el coque de petróleo y el asfalto natural utilizado en plantas de combustión.

Entre 1993 y 1999 en el Reino Unido se incrementaron los impuestos selectivos a los combustibles.

En el 2001 se implementó un “gravamen de cambio climático” al uso de energía eléctrica en las empresas y en el sector público, siendo beneficiadas con reembolsos del 80% a las industrias que firmen acuerdos para reducir el uso de energía, manteniendo un esquema de negociación sobre las emisiones de CO2 para alcanzar sus objetivos ambientales.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Las Naciones Unidas mantienen un programa de acción para el medio ambiente, este se encarga de evaluar las condiciones y las tendencias ambientales a nivel mundial, regional y nacional; así como la creación de estrategias ambientales y fortalecer las instituciones para la adecuada gestión y aprovechamiento de los recursos naturales (UNEP, 2019).

De igual forma, en un documento de las Naciones Unidas titulado La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, contempla en su objetivo 13 el de “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, señalando en una de sus metas Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales” (Naciones Unidas, 2018).

1.5.3 Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado

En el Ecuador, siguiendo la tendencia internacional sobre la creación de este tipo de tributos, la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del

Estado, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 583 del 24 de noviembre del año 2011, se introdujo en la legislación de impuestos medioambientales, tales como el tributo a la contaminación vehicular y el impuesto a las botellas plásticas no retornables.

Impuesto ambiental a la contaminación vehicular

Como antecedente Cordero (2018) puntualiza que el sistema de producción mundial genera diversos impactos en lo social, ambiental y económico, trayendo consigo la responsabilidad de mantener un equilibrio adecuado entre la producción y el mejoramiento de la calidad de vida de los seres humanos.

El Impuesto a la Contaminación Vehicular en el Ecuador surgió en base al principio de responsabilidad civil de la restauración del entorno debido a la contaminación ambiental que con el paso del tiempo se incrementa y afecta a la salud de los ciudadanos, contaminación causada por la emanación de gases vehiculares con alto cilindraje o en proceso de deterioro. El Ministerio de Ley aprobó esta reforma en noviembre del año 2011, entrando esta en vigencia el mes de enero del año 2012.

El Servicio de Rentas Internas es el ente gubernamental encargado de la recaudación de este tributo, el cual los dueños de vehículos que cumplan la variable de contaminante pague el impuesto a manera de compensación al daño ambiental, para el cálculo tarifario se toma en cuenta el año del vehículo para ver cuál es el cilindraje que contiene, así tener una aproximación de la huella ecológica (Guacho, 2016).

De acuerdo a datos del Servicio de Rentas Internas, en el Ecuador existen 1.40 millones de vehículos, aunque no todos estos están sujetos al pago de este impuesto, ya que solo se grava a autos y motos que cuentan con un motor de cilindraje mayor a 1.500 centímetros cúbicos.

Farfán (2014) recapituliza los hechos, mencionando que el ente gubernamental a principios del 2012 mediante la reforma tributaria subió los impuestos a los cigarrillos, licores y autos, con miras a financiar el presupuesto del sector de la

salud, declarado en emergencia, por lo que considera que esta fue una estrategia que buscaba recaudar más de US 450 millones de dólares para solventar esta problemática, añadiendo que se evidenciaba la insuficiencia del precio del petróleo de US 100,00 dólares el barril, para sostener el abultado gasto fiscal.

Del monto esperado a recaudar el 50% serían destinados a mejorar la calidad de los combustibles. Además, El gobierno se planteaba la finalidad de que con la incorporación del impuesto verde a la carga tributaria los ciudadanos se vean encaminados a la adquisición de un nuevo vehículo que genere menos contaminación al medioambiente, facilitando a través de la Corporación Financiera (CFN) la financiación para este nuevo bien.

Impuesto Redimible a las Botellas plásticas no retornables

Según la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, (2011) “El Impuesto Redimible a las botellas plásticas no retornables se aplica a las empresas cuya actividad económica es embotellamiento o importación de las botellas plásticas no retornables”. El objeto de este impuesto se define: “Con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental y estimular el proceso de reciclaje”.

Para cumplir con el parámetro de estimular el reciclaje y así evitar de manera sostenible, un mayor daño ambiental el Servicio de Rentas Internas estableció una tarifa de 0,02 centavos de dólar, el mismo que se pagará a quien retorne las botellas, empero, están exentos las botellas plásticas que hayan contenido lácteos o medicina

Briones (2016) señala que este incentivo sirve como estrategia en los esfuerzos de conservación ambiental, ya que el uso de los componentes de las botellas contribuye al ahorro de energía eléctrica, agua e insumos en general, debido a que la acción contaminante radica en embotellar bebidas de diversas índole en botellas plásticas no retornables.

CAPITULO II. MARCO METODOLÓGICO

2.1 Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación

Para formular el tipo de estudio se debe tomar en cuenta el nivel de conocimiento científico al que espera llegar el investigador, es decir de acuerdo al tipo de información que espera obtener, así como el nivel de análisis que deberá realizar, tomando en cuenta los objetivos planteados con anterioridad (Behar, 2008).

Este proyecto será de tipo **descriptivo**, ya que se describe la realidad situacional de los impuestos verdes y su incidencia en la recaudación tributaria, y también longitudinal porque se analiza durante un período de tiempo de siete años, el diseño es **no experimental**, ya que se observarán los fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para ser analizadas posteriormente.

El alcance es de tipo **correlacional** ya que se establecerá la relación existente entre los impuestos verdes y naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. (Ávila, 2006) señala que los estudios correlacionales son el precedente de las investigaciones experimentales y tienen como objetivo medir el grado de asociación entre dos o más variables, mediante herramientas estadísticas de correlación. En este nivel no es importante el orden de presentación de las variables, lo fundamental es determinar el grado de relación o asociación existente.

El enfoque de este trabajo es **cuantitativo**, este tiene las características de ser secuencial y probatorio. Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica, se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones (Hérendez Sampieri, 2014).

2.2 Métodos de la investigación

Un método es un procedimiento para tratar un conjunto de problemas, los cuales requieren un conglomerado de métodos o técnicas especiales, el método es un rasgo característico de la ciencia, en la que opera conjuntamente con el conocimiento para la obtención de resultados (Bunge, 2014).

El método empírico a utilizar en este trabajo es el de la observación científica utilizado para estudiar la incidencia de los impuestos verdes en la recaudación tributaria ecuatoriana.

El método lógico a utilizar es el método inductivo, que permite obtener por generalización un enunciado general que describen casos particulares, en este caso utilizado mediante el análisis de la naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos de los impuestos verdes en el Ecuador.

2.3 Unidad de análisis población y muestra

Cuando se trata de especificar el objeto de estudio, es necesario partir de la identificación de la población que se va a estudiar, constituida por una totalidad de unidades, vale decir, por todos aquellos elementos que pueden conformar el ámbito de una investigación, siendo necesario delimitar la población en su contenido y en el tiempo y lugar (Niño, 2011).

La unidad de análisis está representada por los informes económicos del Servicio de Rentas Internas del Ecuador, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Finanzas y entidades no gubernamentales como DatosMacro, que serán la fuente principal de datos a analizar.

El presente trabajo requiere estudiar los informes de las recaudaciones realizadas desde el año 2012 hasta el 2018 por conceptos de impuestos verdes, además de contar con los argumentos de representantes de los sectores ambiental y comercial vehicular sobre la aplicación de estas políticas fiscales.

2.4 Operacionalización de variables

Tabla 1.
Matriz operación de variables

OBJETIVOS	VARIABLES	CONCEPTUALIZACIÓN	INDICADORES	FUENTES	TÉCNICAS
Describir la funcionalidad de los impuestos verdes en el Ecuador.	1.- Impuestos verdes (Independiente)	Tributos no vinculados (impuestos) en mérito de los cuales se pretende disuadir a los ciudadanos y empresas del deterioro del medio ambiente, marca indeleble que evidencia una finalidad extra fiscal	1.Aplicabilidad 2.Características 3.Estimación del impuesto 4. Alcance	Servicio de Rentas Internas Publicaciones de este tipo de estudio. Sector medioambiental	Revisión documental. Entrevista a representante medioambientalista.
Analizar el direccionamiento de los fondos recaudados por los impuestos verdes en el Ecuador.	2.- la recaudación tributaria del Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. (Dependiente)	El estado ecuatoriano es el ente que recauda los diferentes tributos e impuestos los mismos que constituyen la principal fuente de recursos económicos del estado ecuatoriano, por lo que todos los que son parte del mismo, están obligados moralmente y legalmente con los diferentes tributos.	1.Recaudación 2.Control 3.Indices anuales 4.inversión	Ministerio del ambiente Ministerio de Finanzas Sector Comercial de vehículos Publicaciones de este tipo de estudio.	Revisión documental. Entrevistas a representantes del sector comercial vehicular.
Determinar el impacto del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el comercio de este sector.					
Establecer la correlación entre la recaudación tributaria de los impuestos verdes y el presupuesto asignado al Ministerio del Ambiente, las emisiones de CO2 en el país y la venta de vehículos nuevos de alto cilindraje durante el período 2012-2018.					

Fuente: Elaboración propia
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

2.5 Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información

De acuerdo a (Rodríguez, 2013) las técnicas se refieren a modos, maneras o estilos de recoger la información, mientras que los instrumentos, son herramientas concretas de cada técnica o estrategia que nos permiten llevar a la práctica la obtención de la información. Los instrumentos tienen una entidad propia y proporcionan poca flexibilidad al investigador.

Las técnicas para esta investigación son documental y entrevista. **Documental** ya que los análisis y datos recolectados constan en bases de datos históricos, asimismo, las concepciones que se han dado en la parte teórica están respaldadas por expertos que tratan el tema y las variables, para lo cual se efectuará la revisión de los informes de recaudación anual correspondientes a los impuestos verdes en el Ecuador. La **entrevista** estará orientada a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información, en este caso se la realizará a un representante medioambientalista y a gerentes de patios de compra y venta de autos usados para conocer información relevante relacionado con el objeto de investigación.

2.6 Tratamiento de la información

Para su desarrollo se utilizará información de los informes económicos de las unidades de análisis, proporcionada por estas entidades directamente para comprobar el comportamiento recaudatorio de los impuestos verdes durante el periodo 2012-2018. Con esa información se pretende obtener datos concretos sobre la incidencia de estos impuestos en la recaudación tributaria ecuatoriana. Para una mayor solidez del trabajo se entrevistará a un representante de las entidades en favor de la conservación ambiental, así como a gerentes de empresas de comercialización de vehículos, para conocer sus opiniones sobre naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos recaudados. La investigación es documental basada en fuentes bibliográficas, obtenidas de libros, artículos de revistas, códigos, leyes y reglamentos.

CAPITULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Análisis de la situación actual

3.1.1 Generalidades de los Impuestos Verdes

El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) está dentro de la promulgada Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la misma que el poder ejecutivo envió a la Asamblea Nacional que la aprobó en noviembre del 2011 y publicada en el registro oficial suplemento 583 de 24 de noviembre de ese mismo año (Republica del Ecuador, 2011).

Los motivos iniciales que defendía el ejecutivo eran disminuir las emisiones contaminantes por automotores de gran cilindraje y de antigüedad, por lo que gravaba este tipo autos para el pago de este tributo.

Para el cálculo del (IACV) se tomó en cuenta tanto el cilindraje como los años de antigüedad del vehículo. El valor del impuesto a pagar no será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del vehículo, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto.

Conforme la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas publicada en el Registro Oficial Suplemento 652 de 18 de diciembre del 2015 con referencia a la Disposición Transitoria, se amplía la duración de la rebaja del 50% del valor del IACV a pagar hasta el año 2018, para vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2500 centímetros cúbicos y que tenga más de cinco años de antigüedad (República del Ecuador, 2015). A continuación, se ejemplifica el beneficio aplicado por cada año en dos escenarios:

La fórmula para calcular el IACV es la siguiente: $IACV = [(b - 1500) t] (1+FA)$

Donde:

- *b= Base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)
- *t= Valor de imposición específica
- *FA= Factor de ajuste

Tabla 2.
Tramo cilindraje

Nº	Tramo cilindraje Automóviles y motocicletas (b)*	- \$ / cc. (t)*
1	Menor a 1500 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

Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

El valor de ajuste corresponde a 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

Tabla 3.
Tramo de antigüedad

Nº	Tramo de Antigüedad (años) Automóviles	Factor (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%

Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Ejemplo:

Cilindraje del vehículo: 5000

Año del modelo: 2000

Vehículo regular

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

$$IACV = [(5000 - 1500) * 0.35] (1+0.15)$$

IACV = \$ **1408.75** pagado en el 2019, año en que se paga el precio integro.

El otro impuesto perteneciente a esta Ley es la del impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables, creado para fomentar el reciclaje de botellas plásticas, en la que por cada botella plástica gravada con este impuesto, se aplicará la tarifa de hasta dos centavos de dólar de los Estados Unidos de América del Norte (0,02 USD), valor que se devolverá en su totalidad a quien recolecte, entregue y retorne las botellas, para lo cual se establecerán los respectivos mecanismos tanto para el sector privado como público para su recolección.

Los ciudadanos ecuatorianos poca utilización hicieron del mecanismo de devolución de la tarifa por las botellas plásticas gravadas, aunque esto incrementó el interés de los recolectores informales. La aplicación de este tributo tuvo sus reveses, como señala Andrade(2016):

“Este proceso tuvo un costo para el Estado: US\$ 12,8 millones a fin de mantener la operatividad del sistema. Entre el 2012 y 2014, la caja fiscal reportó una recaudación bruta de US\$ 83,5 millones, pero devolvió US\$ 96,3 millones en conjunto a embotelladores, importadores y centros de acopio, por la existencia de cargas de envases introducidos desde los países vecinos”.

3.1.2 Derogatoria del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Desde la aplicación de estos impuestos en el 2012, el que tuvo mayor reacción e impacto de los sectores sociales fue el Impuesto ambiental a la contaminación vehicular, porque obligaba al usuario que tenía estas maquinarias a actualizarlas, para esto se le dio un periodo de siete años, en los que el impuesto tenía un descuento decreciente.

En este punto es meritorio mencionar los rasgos políticos que involucran los hechos en la aplicación de esta ley, que fue promovida y ejecutada por el gobierno del Ec. Rafael Correa Delgado, de clara tendencia socialista, quien en los últimos años de su gobierno perdía su popularidad y aceptación política entre los diversos sectores sociales y productivos, en parte por las varias medidas impositivas que había aplicado. El sucesor y actual presidente de la República

Lcdo. Lenín Moreno Garcés, antiguo coideario del Ec Correa, en su gobierno promulgó una actitud de austeridad fiscal y en contra de las acciones políticas promulgadas por su antecesor.

Justamente en el año 2019 el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular tenía que ser recaudado en su totalidad sin descuentos de ningún tipo, situación que causó malestar en la opinión pública, es cuando el Lcdo. Moreno promueve la derogación de este impuesto, que fue propuesta en la Asamblea Nacional por los asambleístas Homero Castanier y Fabricio Villamar, y el 9 de julio del 2019 con 90 votos afirmativos, frente a 29 negativos, cero blancos y cero abstenciones, la mayoría de legisladores aprobó el proyecto de Ley Derogatoria al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. Esta norma establece la prescripción de las deudas impagas de los años 2012, 2013 y 2014, de igual manera los usuarios que ingresan al Plan de Chatarrización no tendrán la obligación de saldar las cuentas pendientes por este impuesto.

Los argumentos presentados y que fueron causales para la derogatoria de este impuesto están plasmados en el Informe para Segundo Debate del “Proyecto de Ley Derogatoria al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (Impuesto Verde)” que son:

- El principio “quien contamina paga”, determina la obligación que tenemos las personas de responsabilizarnos por los niveles de contaminación que generamos. Sin embargo, esta normativa aplica el impuesto al cilindraje y antigüedad de los vehículos, y no al nivel de contaminación que producen.
- La finalidad de un tributo ambiental debe incentivar a las personas a asumir conductas ecológicas, sociales y económicas responsables; al ser el IACV un “impuesto ambiental”, los recursos recaudados deberían estar destinados al sostenimiento de políticas ambientales; sin embargo, esto no está claramente establecido en la ley.
- Según información provista por el Ministerio del Ambiente, el subsector transporte representa el 21% y genera 16.87 millones de toneladas de dióxido de carbono de las emisiones nacionales, evidenciando que la contaminación es generada por todo el sector transporte. El IACV establece algunas exenciones, sobre todo el sector de transporte. Las

políticas de gestión ambiental deberían aplicarse de manera transversal y ser de obligatorio cumplimiento para todo tipo de transporte (Nacional, 2019).

3.2 Análisis comparativo, evolución, tendencias y perspectivas

3.2.1 Recaudación de Impuestos Verdes en Ecuador

Durante el periodo 2012 – 2018, en que se realizó el cobro de los impuestos verdes y de acuerdo a datos ofrecidos por el Servicio de Rentas Internas (SRI) se logró recaudar los siguientes montos:

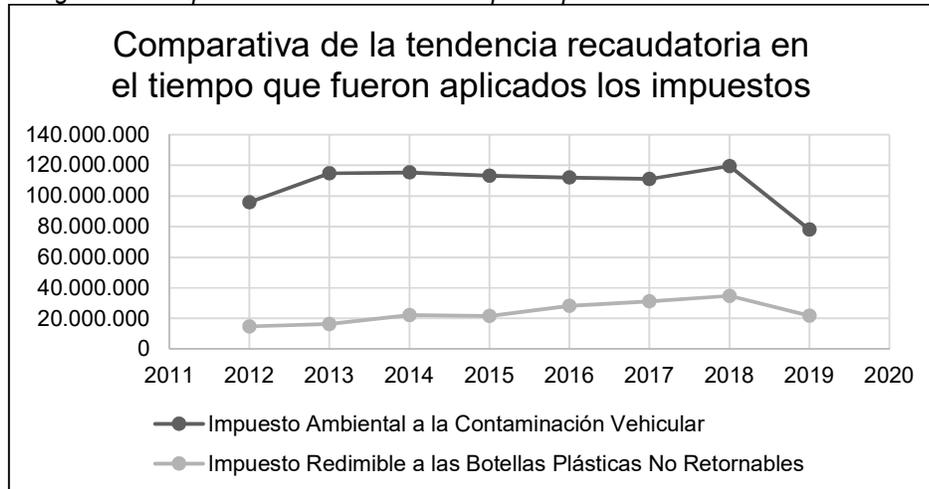
Tabla 4.
Recaudación anual por impuestos verdes en el Ecuador

AÑOS	IACV	Impuesto a Botellas	TOTAL
2012	95.770.200	14.867.900	110.638.100
2013	114.809.210	16.375.220	131.184.430
2014	115.299.100	22.237.500	137.536.600
2015	113.201.000	21.638.000	134.839.000
2016	112.025.000	28.244.000	140.269.000
2017	110.952.000	31.172.000	142.124.000
2018	119.487.000	34.785.000	154.272.000
Hasta Julio 2019	77.982.000	21.768.000	99.750.000
	859.525.510	191.087.620	1.050.613.130

Fuente: Informes económicos de recaudación del Servicio de Rentas Internas SRI (2019)
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Como se describe en la tabla 4 fueron cerca de **1.050.613.130** millones de dólares recaudados, a un promedio de 107.440 millones de dólares por año, tan solo en el impuesto a la contaminación vehicular.

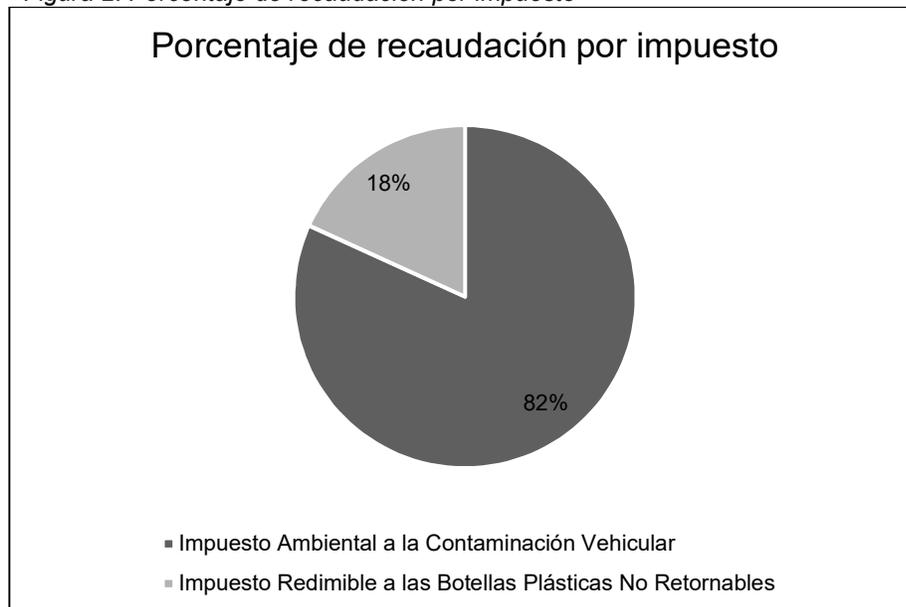
Figura 1. Comparativa de la recaudación por Impuestos verdes



Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

El porcentaje de recaudación por impuesto se detalla en la Figura 2 en el cual el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular representa el 82% de todo lo recaudado frente al 18% del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables.

Figura 2. Porcentaje de recaudación por impuesto



Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

3.2.2 Asignación presupuestaria al Ministerio del Ambiente

Los impuestos verdes tienen que aplicarse bajo un carácter redistributivo, este debe ser acorde a promover acciones que disminuyan el impacto ambiental del componente que se está gravando, en tal sentido, los montos recaudados por el Servicio de Rentas Internas deben financiar proyectos, programas, acciones focalizadas a la conservación del medio ambiente.

Para dar una aproximación de la noción que se pretende demostrar se ha tomado en cuenta el Presupuesto Anual de Inversión que el Ministerio de Finanzas otorga a la entidad encargada de la planificación, control y ejecución de los programas ambientales, este es el Ministerio del Ambiente, por lo que la tabla detalla los presupuestos anuales a modo de comparación desde antes que se aplicaran los impuestos verdes en el país hasta el año 2018 (Finanzas).

Presupuesto Anual del Ministerio del Ambiente

Tabla 5.
Presupuesto anual del Ministerio del Ambiente

Presupuesto Anual del Ministerio del Ambiente		
Año		Monto
2011	\$	57,208,961.91
2012		114,346,218.27
2013		114,346,218.27
2014		76,454,880.13
2015		119,142,564.00
2016		62,780,472.89
2017		62,780,472.89
2018		32,095,187.00

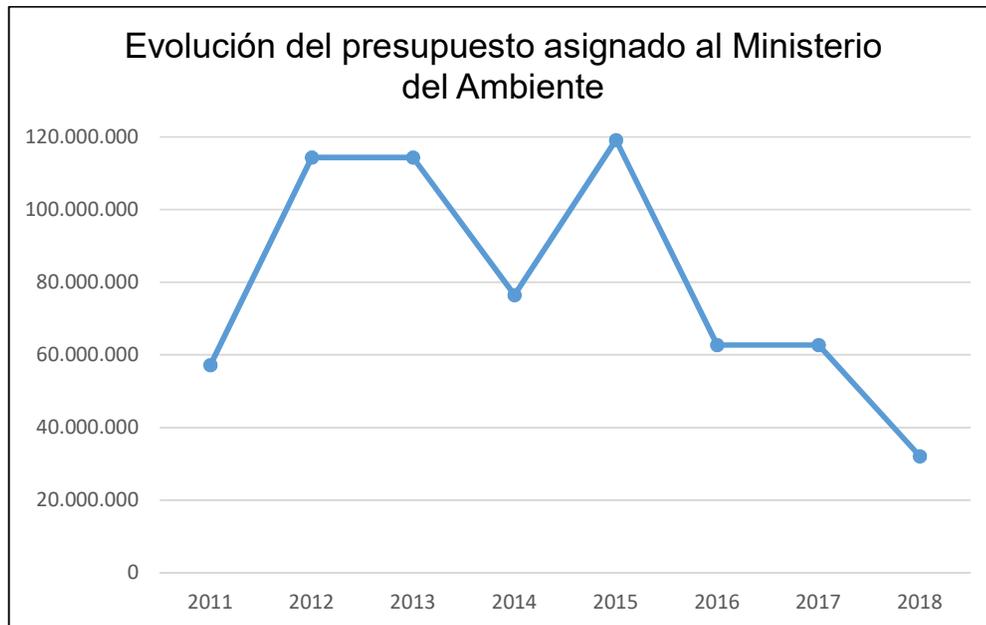
Fuente: Presupuesto anual de inversión del Ministerio de Finanzas, Presupuesto del Ministerio del Ambiente

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

En el año 2011 al Ministerio del Ambiente se le asignó un monto de \$57,208,961.91 millones de dólares, este se tomará como el punto de partida para el análisis comparativo respecto a la recaudación por impuestos verdes, al siguiente año, cuando ya se estableció el cobro de las tasas impositivas se puede apreciar un incremento en el presupuesto de casi el 100%, lo que se mantiene en el 2013 con el mismo monto, pero en el 2014 el monto asignado desciende,

no es sino hasta el 2015 donde el presupuesto alcanza la asignación más alta, superando por poco al 2012 y 2013, volviendo a descender durante los años 2016 y 2017 y en el 2018 la asignación presupuestaria para el Ministerio del Ambiente decrece en alrededor del 45% del monto que le era asignado antes de la aplicación de los impuestos verdes.

Figura 3. Evolución del presupuesto del Ministerio del Ambiente



Fuente: Ministerio de Finanzas, Ministerio del Ambiente
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

En el año 2019, según el Plan de Inversión, a esta entidad estatal se le asigna tan solo \$ 24.064.443 millones de dólares. Por lo consiguiente, el direccionamiento de los fondos recaudados por los impuestos verdes en los últimos años no está financiando estrategias para la conservación ambiental, lo que se puede inferir que quizás, si ocurrió durante los años 2012, 2013 y 2015.

Complementando esta información se presentan los datos correspondientes al cumplimiento de programas y proyectos relacionados a mitigar la contaminación ambiental, estos datos fueron obtenidos en los Informes de Rendición de Cuentas del Ministerio del Ambiente en el periodo de años que se ha utilizado en este trabajo, se aclara que solamente se toman en cuenta los proyectos mencionados y su porcentaje de participación en el presupuesto general anual del ministerio, es así que en la tabla 6 se muestra que en los años 2011, 2013 y 2014 no se encontraron datos referentes a la información necesitada, mientras

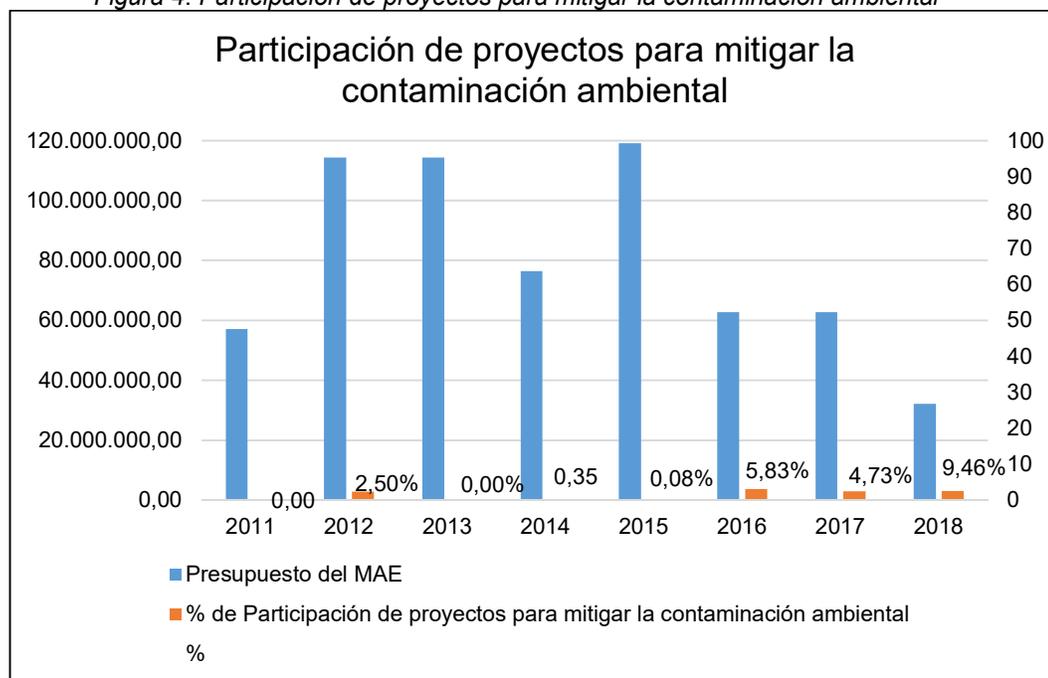
que en el resto de años se han invertido porcentajes mínimos para este rubro, siendo el menor el 0.08% en el 2015 y el índice más alto fue en el año 2018 con el 9.46% del total del presupuesto anual (*Ministerio del Ambiente*).

Tabla 6.
Participación de proyectos para mitigar la contaminación ambiental

Año	Programas y proyectos relacionados a mitigar la contaminación ambiental	Monto	% de participación en el presupuesto anual
2011	Sin información disponible	-	-
2012	Proyecto Plan Reparación Ambiental y Social – PRAS	2.856.269,00	2.50%
2013	Sin información disponible	-	-
2014	Sin información disponible	265.823,85	0.35%
2015	Registro de emisiones y transferencias de contaminantes	100.893,18	0.08%
2016	Prevención Y Control De La Contaminación Ambiental	3.659.108,76	5.83%
2017	Prevención y control de la contaminación ambiental	2.968.487,64	4.73%
2018	Prevención y control de la contaminación ambiental	3.036.407,57	9.46%

Fuente: Planes de inversión del Ministerio del Ambiente
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Figura 4. Participación de proyectos para mitigar la contaminación ambiental



Fuente: Planes de inversión del Ministerio del Ambiente
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Con esto se puede inferir que, a pesar de recaudar cerca de mil millones de dólares, el presupuesto del Ministerio del Ambiente no fue incrementado, al contrario, se percibe una notoria disminución, y una ínfima parte de esto se utilizó en proyectos focalizados para mitigar la contaminación ambiental.

3.2.3 Emisiones de dióxido de carbono CO2 en Ecuador

Según datos de la web (DatosMacro, 2018), portal dedicado a publicar información estadística mundial de diverso interés, en Ecuador durante los años 2009 – 2018 las emisiones totales por dióxido de carbono CO2 han ido incrementando.

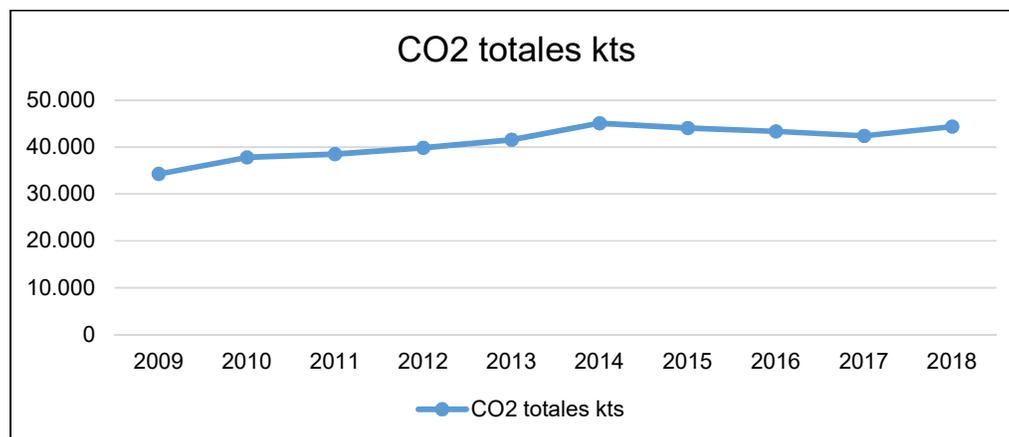
En la tabla 7 se muestra que de 34.269 kilotoneladas de emisión de CO2 en el 2009, para el 2018 alcanzó un índice de 44.386 kts., que corresponde a un incremento del 29.5% durante estos años, de igual manera las toneladas de CO2 per cápita aumentaron sustancial a través de este periodo de 2.33 en el 2009 hasta llegar a 2.63 en el 2018.

Tabla 7.
Emisiones de CO2 en Ecuador

ECUADOR – EMISIONES POR CO2			
Año	CO2 totales kts	CO2 Petróleo KTS	CO2 t per cápita
2009	34.269	28.000	2.33
2010	37.827	35.515	2.53
2011	38.485	35.221	2.54
2012	39.849	35.982	2.58
2013	41.556	37.380	2.65
2014	45.105	40.909	2.84
2015	44.085	37.748	2.73
2016	43.336	35.725	2.64
2017	42.389	36.313	2.55
2018	44.386		2.63

Fuente: Recopilado de los reportes de la web Datos macro (2018)
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Figura 5. Emisión de CO2 en Ecuador



Fuente: Datos macro
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Realizando un análisis comparativo del índice CO2 t per cápita, durante los años previos a la implementación de los impuestos verdes, es decir 2009 – 2011, se tenía en promedio un índice de 2.47 CO2t per cápita, mientras que el promedio durante los años 2012 – 2018 es de 2.66 CO2 t per cápita. Claramente se demuestra que la contaminación incrementó en comparación promedial posterior a la implementación de los impuestos ambientales.

Con estos datos se puede tener una aproximación de los índices contaminantes del país y por lo consiguiente se deduce que los planes de emitir menos huella

de carbono mediante los impuestos ambientales no han tenido ningún efecto en la contaminación vehicular, y que, al contrario de lo esperado, la contaminación por CO2 ha venido incrementándose en el país.

3.2.4 Adquisición de vehículos nuevos en Ecuador

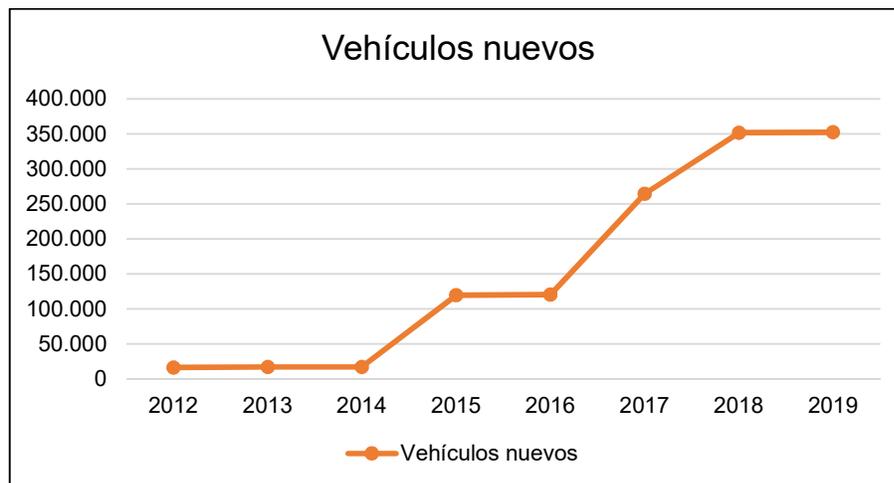
Tabla 8.
Vehículos nuevos en Ecuador

Año	Total de vehículos nuevos
2012	16.382
2013	16.974
2014	16.982
2015	119.656
2016	120.682
2017	264.318
2018	351.779
2019	352.430

Fuente: Recopilado de los reportes del Servicio de Rentas Internas SRI, disponibles en su portal web

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Figura 6. Vehículos nuevos en Ecuador



Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Según estadísticas del (SRI) referente a su “Reporte de Vehículos nuevos adquiridos y reportados en el periodo de enero 2012 a diciembre de 2019 – compra local e importación directa” se deduce que incrementó la venta de vehículos nuevos especialmente en los años 2015 y 2017 que son los que mayor amplitud de crecimiento demostraron, así desde el 2012 el porcentaje de compra de nuevos vehículos se incrementó de manera sustancial.

3.2.5 Compra de vehículos ecológicos

En el caso de la compra de nuevos vehículos que son amigables con el ambiente, en este caso de híbridos y eléctricos, se percibe también un incremento adquisitivo de solamente 12 unidades en el 2012 a 3762 en el 2018, aunque en el 2019 reportó una caída con 1991 vehículos ecológicos, con esto se deduce que el interés por este tipo de vehículos ecológicos ha incrementado en el Ecuador, pero al momento de compararlo con el incremento de compra del resto de vehículos el porcentaje de compra de estos automotores no cambia sustancialmente, ya que no supera el 1% de compra en los años señalados, por lo que no es un movimiento que tenga un gran peso en las tendencias de compras en el Ecuador (SRI).

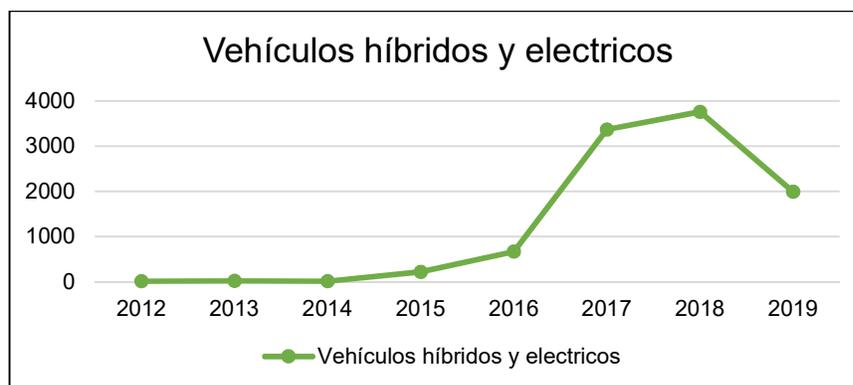
Tabla 9.
Vehículos ecológicos

Año	Vehículos híbridos y eléctricos	Vehículos nuevos	% Vehículos ecológicos
2012	12	16.382	0.07%
2013	23	16.974	0.14%
2014	12	16.982	0.07%
2015	216	119.656	0.18%
2016	668	120.682	0.55%
2017	3372	264.318	1.28%
2018	3762	351.779	1.07%
2019	1991	352.430	0.56%

Fuente: Recopilado de los reportes del Servicio de Rentas Internas SRI, disponibles en su portal web

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Figura 7. Vehículos ecológicos



Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

3.2.6 Compra de vehículos de alto cilindraje

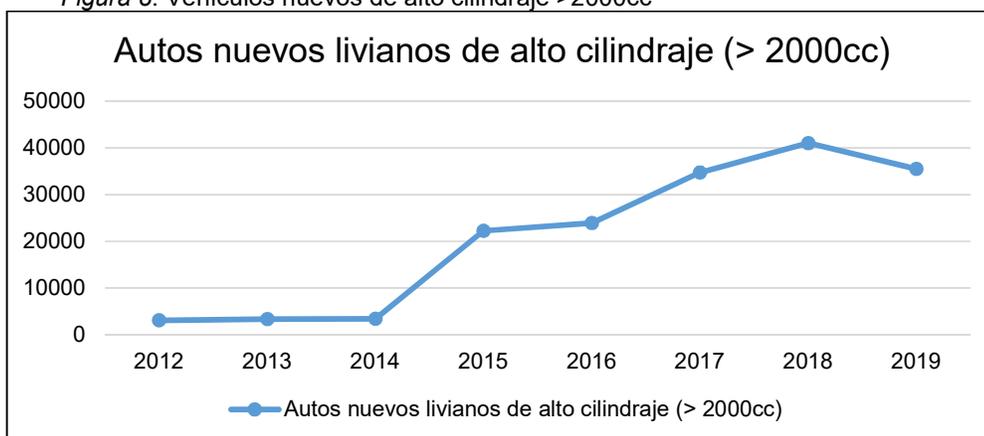
Con respecto a la tendencia de compras de vehículos de alto cilindraje se detallan los datos que ofrece el SRI durante los años 2012 a 2019. Para esto se tomó en consideración vehículos livianos nuevos que superan los 2000cc. Es así que, en el 2012, año en que recién entraba en vigencia la Ley de Fomento Ambiental se vendieron 3.106 automóviles de alto cilindraje, mientras que para el año 2019 se registraron 35.500 de estos automotores (SRI).

Tabla 10.
Vehículos de alto cilindraje

Año	Autos nuevos mayores a 2000cc	Vehículos nuevos	% Vehículos livianos de alto cilindraje
2012	3106	16.382	18.96%
2013	3365	16.974	19.82%
2014	3443	16.982	20.21%
2015	22.252	119.656	18.60%
2016	23.902	120.682	19.81%
2017	34.748	264.318	13.15%
2018	41.034	351.779	11.66%
2019	35.500	352.430	10.07%

Fuente: Recopilado de los reportes del Servicio de Rentas Internas SRI, disponibles en su portal web
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Figura 8. Vehículos nuevos de alto cilindraje >2000cc



Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Estas cifras están acorde a las tendencias de incremento mostradas en las anteriores tablas, sin embargo, es necesario señalar que, en cuanto a la

proporción porcentual, se percibe una notable disminución del 19% que representaba la compra de vehículos de alto cilindraje en el 2012, al 10% que es la cifra proporcional del año 2019.

3.2.7 Cumplimiento de objetivos del impuesto ambiental

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado se originó con tres objetivos primordiales:

- Reducir la contaminación ambiental causada por el uso de vehículos
- Incentivar la renovación del parque automotor ecuatoriano
- Cambiar los patrones de consumo hacía vehículos de menor cilindraje

Analizando los resultados presentados, claramente se evidencia que la contaminación ambiental no se redujo, al contrario, desde el 2009 al 2018 incrementó en un 29.5%. Quizás este impuesto logró su segundo objetivo que fue el de renovar el parque automotor, ya que, en los últimos años, en especial desde el 2017, según el SRI se ha incrementado el comercio de vehículos nuevos en grandes proporciones, en cuanto al tercer objetivo este tampoco se ha cumplido, ya que es notorio el incremento por este tipo de vehículos, aunque si se lo observa de manera proporcional el interés por estos vehículos demuestra una disminución porcentual.

3.3 Presentación de resultados y discusión

3.3.1 Correlación lineal de Pearson

En base a los datos presentados en el inciso anterior se realiza un análisis correlacional de las variables cuantitativas del estudio para conocer su incidencia, aunque especificando que una correlación que pueda existir no significa enteramente una relación de causa y efecto entre las variables. Para esto se aplica la fórmula:

$$r = \frac{\sum xy}{\sqrt{(\sum x^2)(\sum y^2)}}$$

Donde

r = coeficiente de correlación lineal
x, y = media de cada variable

Con la cual se establece el coeficiente de correlación de Pearson, que se define con la siguiente escala:

Tabla 11.
Valores del Coeficiente de Correlación de Pearson

Valor	Significado
-1	Correlación negativa perfecta
-0,9 a -0,99	Correlación negativa muy alta
-0,7 a -0,89	Correlación negativa alta
-0,4 a -0,69	Correlación negativa moderada
-0,2 a -0,39	Correlación negativa baja
-0,01 a -0,19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0,01 a 0,19	Correlación positiva muy baja
0,2 a 0,39	Correlación positiva baja
0,4 a 0,69	Correlación positiva moderada
0,7 a 0,89	Correlación positiva alta
0,9 a 0,99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva perfecta

Fuente: Hernández (2014)

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Así de esta manera se presentan los datos de las siguientes correlaciones:

Correlación Recaudación – Presupuesto del Ministerio de Ambiente

Tabla 12.

Correlación Recaudación – Presupuesto del Ministerio de Ambiente

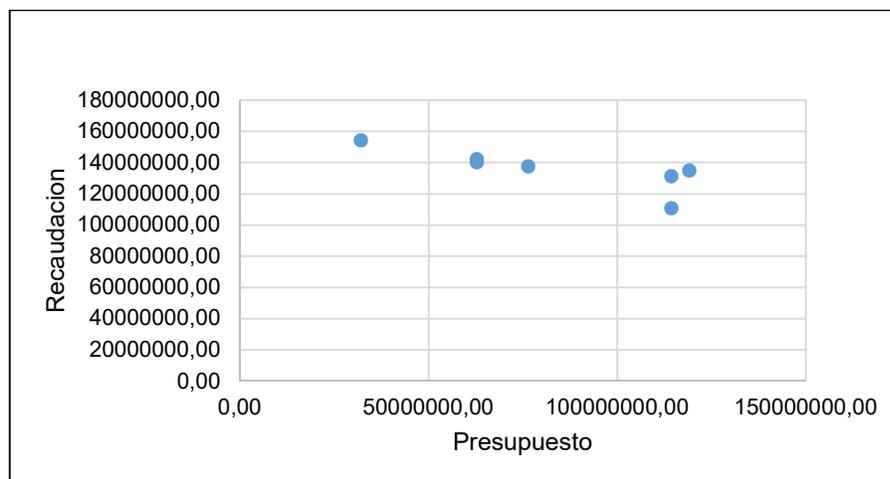
Años	Recaudación	Presupuesto
2012	110.638.100	114.346.218
2013	131.184.430	114.346.218
2014	137.536.600	76.454.880
2015	134.839.000	119.142.564
2016	140.269.000	62.780.473
2017	142.124.000	62.780.473
2018	154.272.000	32.095.187

Fuente: Recopilado de los informes del SRI – Ministerio del Ambiente – Ministerio de Finanzas

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

En esta correlación se busca que mientras mayor sea la recaudación corresponda de igual manera a la asignación presupuestaria del Ministerio del Ambiente, graficado en una tabla de dispersión y aplicando la fórmula se obtiene que:

Figura 9. Correlación Recaudación – Presupuesto del Ministerio de Ambiente



Fuente: SRI – Ministerio del Ambiente – Ministerio de Finanzas

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

$$r = -0,801092679$$

Existe una correlación negativa alta, esto indica que mientras el monto recaudado por los impuestos verdes incrementaba el presupuesto del Ministerio del Ambiente disminuía, situación que deviene en la poca inversión ambiental.

Prueba de Hipótesis Recaudación - Presupuesto

Para la prueba de la correlación r de Pearson entre recaudación y el presupuesto del Ministerio del Ambiente se plantean las hipótesis: alternativa (H_a) y nula (H_0), donde:

H_a : Existe una relación entre la recaudación por impuestos verdes y el presupuesto asignado al ministerio del ambiente.

H_0 : No existe una relación entre la recaudación por impuestos verdes y el presupuesto asignado al ministerio del ambiente.

Para la prueba se tomarán dos elementos: p y α , donde: $p =$ es el nivel de significancia (bilateral) y $\alpha =$ margen de error (0.05).

Si $p > \alpha = H_a$: se rechaza, H_0 : no se rechaza

Si $p < \alpha = H_a$: no se rechaza, H_0 : se rechaza

Tabla 13.
Correlación r de Pearson Recaudación - Presupuesto

		Recaudación	Presupuesto
Recaudación	Correlación de Pearson	1	-,801*
	Sig. (bilateral)		,030
	N	7	7
Presupuesto	Correlación de Pearson	-,801*	1
	Sig. (bilateral)	,030	
	N	7	7

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Interpretación: Según la tabla 13 de correlación r de Pearson de las variables de recaudación de impuestos verdes y la asignación de presupuesto al Ministerio del Ambiente, existe una correlación negativa alta de - 0,801. Así mismo la significancia es de $0,030 < 0,05$ por lo que no se rechaza la hipótesis alternativa y se rechaza la hipótesis nula.

Correlación Recaudación – Emisiones de CO2 en el país

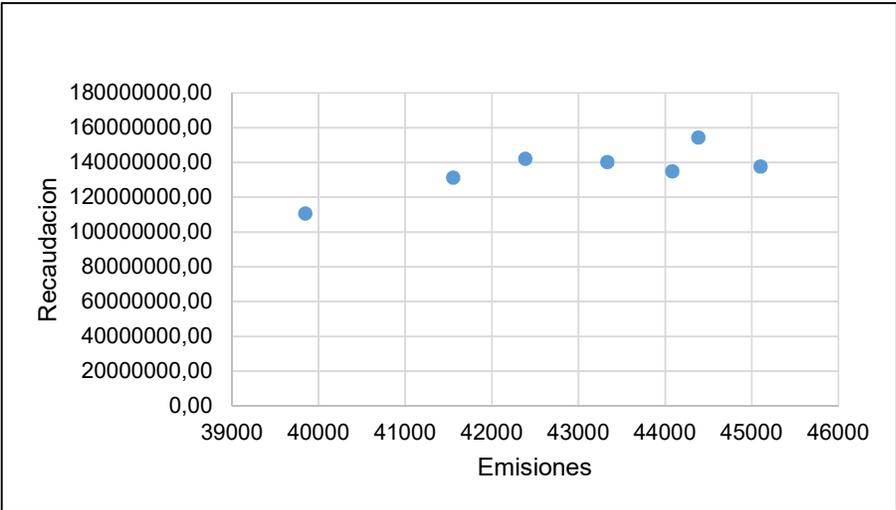
Tabla 14.
Correlación Recaudación – Emisiones de CO2

Años	Recaudación	Emisiones CO2 kts
2012	110.638.100	39849
2013	131.184.430	41556
2014	137.536.600	45105
2015	134.839.000	44085
2016	140.269.000	43336
2017	142.124.000	42389
2018	154.272.000	44386

Fuente: Recopilado de SRI – DatosMacro
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

En esta correlación lo ideal sería que mientras mayor recaudación exista menor emisión de kilotoneladas de CO2 se presente en el ambiente, es decir que sea una correlación negativa, graficando en una tabla de dispersión y aplicando la fórmula se obtiene que:

Figura 10. Correlación Recaudación – Emisiones de CO2



Fuente: SRI – DatosMacro
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

$r = 0,767781682$

La correlación es positiva alta, indicando que, al contrario de lo esperado, las emisiones contaminantes por CO2 se incrementaron en el periodo en que se mantuvo la recaudación de impuestos verdes. De esta manera se percibe que desde la perspectiva ambiental el impuesto no logró su cometido.

Prueba de Hipótesis Recaudación - Emisiones de CO2

Para la prueba de la correlación r de Pearson entre recaudación y emisiones de CO2 en el país se plantean las hipótesis: alternativa (H_a) y nula (H_0), donde:

H_a : Existe una relación entre la recaudación por impuestos verdes y el incremento de emisiones de CO2 en el país.

H_0 : No existe una relación entre la recaudación por impuestos verdes y el incremento de emisiones de CO2 en el país.

Para la prueba se tomarán dos elementos: p y α , donde: $p =$ es el nivel de significancia (bilateral) y $\alpha =$ margen de error (0.05).

Si $p > \alpha = H_a$: se rechaza, H_0 : no se rechaza

Si $p < \alpha = H_a$: no se rechaza, H_0 : se rechaza

Tabla 15.
Correlación r de Pearson Recaudación - Emisiones CO2

		Recaudación	Emisiones
Recaudación	Correlación de Pearson	1	,768*
	Sig. (bilateral)		,044
	N	7	7
Emisiones	Correlación de Pearson	,768*	1
	Sig. (bilateral)	,044	
	N	7	7

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Interpretación: Según la tabla 15 de correlación r de Pearson de las variables de recaudación de impuestos verdes y el incremento de emisiones de CO2 en el país, existe una correlación positiva alta de 0,768. Así mismo la significancia es de $0,044 < 0,05$ por lo que no se rechaza la hipótesis alternativa y se rechaza la hipótesis nula.

Correlación Recaudación - Compra de vehículos de alto cilindraje

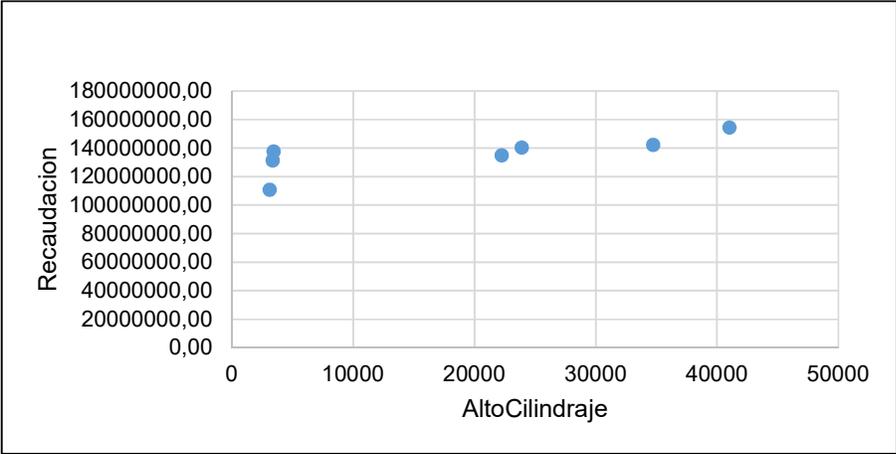
Tabla 16.
Correlación Recaudación - Compra de vehículos de alto cilindraje

Años	Recaudación	Vehículos de alto cilindraje
2012	110.638.100	3106
2013	131.184.430	3365
2014	137.536.600	3443
2015	134.839.000	22252
2016	140.269.000	23902
2017	142.124.000	34748
2018	154.272.000	41034

Fuente: Recopilado de reportes del SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

En esta correlación se espera que, conforme se vaya incrementando la recaudación por impuestos verdes, la compra de vehículos nuevos de alto cilindraje disminuya, es decir que la correlación sea negativa, graficando en una tabla de dispersión y aplicando la fórmula se obtiene que:

Figura 11. Correlación Recaudación - Compra de vehículos de alto cilindraje



Fuente: SRI
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

$r = 0,768033566$

La correlación es positiva alta, contrario a lo que se esperaba con la aplicación de los impuestos verdes, la adquisición de vehículos de alto cilindraje se incrementó en el periodo de estudio, lo que indicaría una mayor huella ecológica en las emisiones contaminantes, por lo que estos impuestos no cumplieron su misión.

Prueba de Hipótesis Recaudación - Emisiones de CO2

Para la prueba de la correlación r de Pearson entre recaudación y la compra de vehículos nuevos de alto cilindraje se plantean las hipótesis: alternativa (H_a) y nula (H_0), donde:

H_a : Existe una relación entre la recaudación por impuestos verdes y la compra de vehículos nuevos de alto cilindraje.

H_0 : No existe una relación entre la recaudación por impuestos verdes la compra de vehículos nuevos de alto cilindraje.

Para la prueba se tomarán dos elementos: p y α , donde: $p =$ es el nivel de significancia (bilateral) y $\alpha =$ margen de error (0.05).

Si $p > \alpha = H_a$: se rechaza, H_0 : no se rechaza

Si $p < \alpha = H_a$: no se rechaza, H_0 : se rechaza

Tabla 17.
Correlación r de Pearson Recaudación - Vehículos nuevos de alto cilindraje

		Recaudación	Alto Cilindraje
Recaudación	Correlación de Pearson	1	,768*
	Sig. (bilateral)		,044
	N	7	7
Alto Cilindraje	Correlación de Pearson	,768*	1
	Sig. (bilateral)	,044	
	N	7	7

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Interpretación: Según la tabla 17 de correlación r de Pearson de las variables de recaudación de impuestos verdes y la compra de vehículos nuevos de alto cilindraje, existe una correlación positiva alta de 0,768. Así mismo la significancia es de $0,044 < 0,05$ por lo que no se rechaza la hipótesis alternativa y se rechaza la hipótesis nula.

3.3.2 Entrevistas a sectores comerciales y ambientalistas

En este apartado se realizaron entrevistas a representantes de los sectores comercial y ambientalistas, para conocer las implicaciones de los impuestos verdes y la posición que tienen estos con su aplicación.

En la Tabla 18 se presenta un resumen de las respuestas de los gerentes propietarios de los mencionados negocios, los cuales fueron: Ab. Aquiles Moran Gerente General de “Patio Autozone”, Sr. Patricio Benavides Gerente General de “PB AUTOSeminuevos”, Gerente de Auto Park Guayaquil y Gerente de Automotores ROCAR, quienes participan representando al sector comercial de las principales maquinarias implicadas en el cobro de los impuestos verdes, como es el Impuesto a la Contaminación Vehicular. La transcripción completa de las entrevistas se encuentra detallada en los Anexos de este documento.

Tabla 18.
Resumen de las entrevistas a los gerentes de los comercios de vehículos

	Automotores ROCAR	Auto Park Guayaquil	Patio Autozone	PB AUTOSeminuevos
Actividad comercial	Compra - venta de vehículos	Compra - venta de vehículos	Compra - venta de vehículos	Compra - venta de vehículos
Conocimiento de Impuesto verde (IV)	Buen conocimiento	Buen conocimiento	Idea errónea	Buen conocimiento
Consideración de valor pagado por IV	No es justo	No es justo	Absurdo	No es justo
Opinión de IV entre conocidos	No están de acuerdo	Opinión totalmente en contra	Todos en contra	Ven con agrado la derogación
Opinión del medio ambiente	De acuerdo con la conservación	Recursos se utilicen para conservación del medio ambiente	De acuerdo en mejorar las condiciones del medio ambiente	Promover soluciones a la problemática que afecta al medio ambiente
Impuestos para el medio ambiente	En desacuerdo con impuestos destinados para la	Le parece injusto el uso de estos impuestos	Le parece positivo	Se deberían tomar otras medidas

	conservación			
Dirección de impuestos ambientales	Protección ambiental	Reducir la contaminación por medio de la empresa privada	Controlar las emisiones de vehículos, mejorar la calidad de combustibles	Invertir en electrolineras para fomentar el uso de vehículos eléctricos
Incidencia del IV a la compra – venta de vehículos	Afecta en gran medida	Si afecta	Afecta totalmente	Afecta directamente
Tendencia de clientes entre autos nuevos o usados	Clientes prefieren autos nuevos, en especial los de marcas de origen chino	Mayoría de clientes prefieren autos usados por el factor económico	Clientes prefieren autos usados	Clientes prefieren autos nuevos por relación costo - beneficio
Derogatoria de impuesto	Lo considera correcto	Lo considera correcto	Lo considera correcto	Lo considera correcto
Beneficio del IV a la ciudadanía	No beneficia en nada	No beneficia en nada	No beneficia en nada	No beneficia en nada
Incidencia de la derogatoria del IV a la compra – venta de vehículos	Mejorará la venta de vehículos	Mejorará la venta de vehículos	Mejorará la venta de vehículos	Mejorará la venta de vehículos usados.
Opinión final	Cliente pagó más de la mitad del valor del vehículo en IV	Cliente abandonó vehículo	Las ventas bajaron y los empresarios tuvieron pérdidas económicas	Cliente pagó más por retroactivo de impuestos anteriores no pagados y mal declarados

Fuente: Gerentes propietarios de las empresas de compra y venta de vehículos
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

Se analizan, además, las consideraciones mencionadas en respuesta a las interrogantes aplicadas a la Dra. Inés Manzano Díaz, Gerente representante legal de Estudio Jurídico Manzano y Asociados, preside también Asesores Ambientales Latinoamericanos ASAMBLA CIA. LTDA y una compañía

consultora ambiental CO2mpensa, colaboradora del Ministerio del Medio Ambiente, en este trabajo se la toma en consideración para que represente el sector medioambientalista, en la tabla 19 se describe un resumen de sus respuestas.

Tabla 19.
Resumen de la entrevista a la representante medioambientalista

Interrogantes	Respuesta
Actividad	Abogada medioambientalista
Conocimiento y opinión de impuesto verde	Conocimiento total, no está a favor
Impuesto correctamente aplicado	No se aplicó correctamente
Críticas al impuesto	De acuerdo con las críticas
Financiamiento de proyectos ambientales por el monto recaudado	No se financió acciones ambientales
Justificación de uso ambientalista	No es justificable, ya que el fin del impuesto fue recaudatorio
Impuestos usados en necesidades fiscales	En desacuerdo, ya existen impuestos definidos para esto.
Derogatoria de ley	De acuerdo
Perjuicio fiscal	El desconocer el direccionamiento de fondos no justifica el perjuicio fiscal.
Apoyo ciudadano a la derogatoria	Coincide con la opinión ciudadana
Como se debe proceder con el impuesto	Derogación o reforma, mayor apoyo a la primera.
Generación de políticas tributarias ambientales	No está de acuerdo
Mecanismos estatales para la conservación ambiental	Existen otros mecanismos
Recomendaciones	Estructuran bien los impuestos ambientales, fortalecer la competencia de los GADs en esta materia.

Fuente: Ab. Inés Manzano
Elaborado por: Lcda. Gladys Liliana Vera López

CONCLUSIONES

Presentados los resultados se emiten las presentes conclusiones:

Los impuestos verdes en el territorio ecuatoriano fueron aplicados de manera progresiva desde el 2012 hasta el 2019, año en que ha sido derogado por aprobación mayoritaria de la Asamblea Nacional. Este impuesto gravaba automotores de alto cilindraje y antigüedad y tuvo gran rechazo por parte de diversos sectores sociales desde su aplicación, entre sus críticas estaban la finalidad recaudatoria, método erróneo para el cálculo de las tasas impositivas, nula retribución ambiental y mal direccionamiento de los fondos recaudados, por lo tanto, constituye un caso de incorrecta aplicación tributaria, que afecta al comercio y limita la capacidad del consumidor.

En los siete años que se realizó la aplicación de los impuestos verdes en el Ecuador se logró recaudar cerca de 800 millones de dólares, de los cuales no se tiene conocimiento pleno del financiamiento de planes, programas o proyectos enfocados a algún aspecto de la conservación al medio ambiente, por lo que este valor recaudado pasó a engrosar las arcas fiscales y en teoría el Ministerio de Finanzas lo deriva a las diversas necesidades departamentales del estado ecuatoriano. En base a lo mencionado la aplicación de este impuesto verde en el país no cumplió con el principio de retribución ambiental.

La contaminación ambiental por emisión del CO₂ en el Ecuador se incrementó a pesar de la aplicación de estos impuestos, así mismo el SRI reporta un incremento significativo de registro de nuevos vehículos, menos del 1% de estos de carácter ecológico (eléctricos e híbridos), y en manera proporcional disminuyó el porcentaje de adquisición de autos de alto cilindraje, representados en promedio del 15% de compra, aunque con valores netos estos se han incrementado a la par con el resto de vehículos, por lo que de los objetivos de los impuestos verdes, solo se cumplió el de la renovación del parque automotor.

Mediante el coeficiente correlacional de Pearson se pudo constatar que existe una correlación negativa alta entre la recaudación de los impuestos verdes y el presupuesto asignado al Ministerio del Ambiente, es decir mientras más se

recaudaba menos proyectos ambientales se financiaban, correlación positiva alta entre la recaudación y las emisiones por CO2, lo que indica que las emisiones se incrementaban a la par con lo recaudado, objetivo contrario a la finalidad de estos tributos, y una correlación positiva alta entre la recaudación y la adquisición de vehículos de alto cilindraje, al igual que la variable anterior resultado contrario a lo esperado por estos impuestos. Por lo que se considera que los impuestos verdes generados durante el periodo 2012 a 2018 no sirvieron al propósito y direccionamiento para el cual que se los había planteado.

En el sector comercial de automotores los entrevistados reportan un gran impacto negativo hacia la compra de vehículos de mediano y gran cilindraje y autos con antigüedad, que era el target de este impuesto, muchos propietarios tuvieron que abandonar sus autos o comercializarlos a bajo precio, independientemente del aporte contaminante, pues el impuesto se aplicaba al valor más no a la huella ecológica.

RECOMENDACIONES

En base a lo concluido se recomienda:

Diseñar planteamientos tributarios que no afecten a la industria y comercio nacional, que estén acordes con las tendencias globales de unificación tributaria y no diversificación de los mismos, que se propongan en base a las necesidades estatales de financiar el servicio público, transparentando su aplicabilidad y direccionamiento de fondos, en tal sentido es necesario la reestructuración del impuesto general del valor agregado con miras a la elevación, pero siendo consecuentes con la derogatoria de impuestos a la importación, para incentivar el mercado e incrementar la economía nacional.

Fortalecer las competencias municipales de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para el cobro de tasas ambientales, basadas en el principio de quien contamina paga, y que se focalicen los montos recaudados en programas, proyectos o estrategias que viabilicen la conservación del medio ambiente o la minimización del impacto ambiental, de igual manera establecer multas para las industrias, empresas o ciudadanos que en sus actividades generen agentes contaminantes, promoviendo la responsabilidad ambiental y la búsqueda de nuevos mecanismos productivos que no atenten contra los recursos naturales.

Incentivar mecanismos de incentivo tributario a dueños de autos para la elección de maquinarias que generen menos contaminación, de igual forma promover el mejoramiento de la calidad de la gasolina en el país, o la instauración de alternativas viables para el medio ambiente, como los autos eléctricos. De igual manera es preciso que se reformen las exoneraciones a taxis y unidades de transporte urbano y se defina el precio de la gasolina para que sea acorde a la calidad de esta, con esto se incrementarán los ingresos del estado de forma justa estimulando la economía nacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, Jesús. (2014). La facultad de fiscalización de la administración tributaria y su relación con la gestión del impuesto general a las ventas en las empresas constructoras de lima metropolitana. *Universidad San Martín de Porres*, 1–135.
- Aguirre, Juan, & Sánchez, M. (2019). Evasión Fiscal en México. *Instituto Belisario Domínguez. Senado de La República*.
- Aguirre, K. (2015). *Naturaleza y fiscalización de los impuestos ambientales: direccionamiento de los fondos recaudados por concepto de Impuestos verdes* (Vol. 49, Issues 23–6). Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Alcívar, N. (2016). *Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América Latina*. Universidad Andina Simon Bolivar.
- Almeida Maria. (2014). Política fiscal en favor del medio ambiente en el Ecuador: estimaciones preliminares. *Cepal*, 75.
- Andrade, C. (2016). Análisis del Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas No Retornables en el Ecuador. *Universidad Andina Simón Bolívar. Programa de Maestría En Gerencia Para El Desarrollo Mención En Gerencia Social*, 88. <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5110/1/T2024-MGD-Andrade-Analisis.pdf>
- Briones, K. (2016). *Análisis del impacto de la vigencia del impuesto redimible a las botellas plasticas no retornables. Caso: Plasticos Ecuatorianos S.A.* Instituto de Altos Estudios Nacionales.
- Bunge, M. (2014). *La Investigación Científica*. Siglo XXI Editores Argentinos.
- Coimbra, P. (2013). Las bases internacionales y supranacionales de la tributación ambiental: en el marco del continente americano. *Revista de Administración Tributaria*, 35, 137–147.

- Cordero, E. (2018). *Estudio de aplicación de impuestos ambientales en el Ecuador* [Universidad del Azuay]. <http://e-journal.uajy.ac.id/14649/1/JURNAL.pdf>
- Cuchipe, G. (2018). Análisis del impacto que causa la aprobación de los impuestos verdes dentro de las empresas industriales sector Lasso cantón Latacunga [Universidad de Cotopaxi]. In *Universidad Técnica de Cotopaxi*. <https://doi.org/10.1371/journal.pbio.1002441>
- DatosMacro. (2018). *Ecuador - Emisiones de CO2 2018* | [datosmacro.com](https://datosmacro.expansion.com/energia-y-medio-ambiente/emisiones-co2/ecuador). <https://datosmacro.expansion.com/energia-y-medio-ambiente/emisiones-co2/ecuador>
- Ecuador, Republica del. (2011). *Registro Oficial Suplemento 583 - Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado*. 325.
- Ecuador, República del. (2015). *Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas*. Registro Oficial Suplemento 652. [moz-extension://43d6aea3-8d5d-413d-9ac8-0b412d0ff786/enhanced-reader.html?openApp&pdf=https%3A%2F%2Fwww.asambleanacional.gob.ec%2Fes%2Fsystem%2Ffiles%2Fro_ley_organica_de_incentivos_para_asociaciones_publico-privadas_y_la_inversion_extranjera_ro_652_sup_1](https://www.asambleanacional.gob.ec/system/files/Fro_ley_organica_de_incentivos_para_asociaciones_publico-privadas_y_la_inversion_extranjera_ro_652_sup_1)
- Escobar, V. (2015). Análisis de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado: impuesto ambiental a la contaminación vehicular. *Universidad Andina Simón Bolívar*, 1–100.
- Farfán, M. (2014). Impuestos verdes: ¿Una alternativa viable para el Ecuador? [Universidad de Guayaquil]. In *Maestría en Tributación y Finanzas*. <https://doi.org/http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/6047>
- Fernández, P. (2016). *Impuestos verdes en mercados regulados* (Vol. 5). Universidad de Chile.
- Finanzas, M. de E. y. (n.d.). *Presupuesto Anual del Ministerio del Ambiente*. Retrieved December 15, 2019, from <https://www.finanzas.gob.ec/biblioteca/>

- García, G. P. (2012). Una apuesta por el establecimiento de impuestos verdes en países emergentes y en desarrollo. *Friedrich Ebert Stiftung*.
- García, M. (2012). La fiscalización por parte de las administraciones tributarias de España, Argentina, Chile y México. *XVII Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática*. <https://bit.ly/2y79S2Y>
- Guacho, E. (2016). Los impuestos ambientales como política fiscal dirigida a recaudar ingresos y contribuir a la conservación y preservación del medio ambiente [Universidad Técnica de Machala]. In *Utmach* (Vol. 4). <https://doi.org/1390-9304>
- Hacienda, M. de. (2016). Estado, Tributación y Ciudadanía. *Costa Rica*, 110.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación* (M.- Hill (Ed.); 6th Editio).
- Herrero, M. (2014). *Los impuestos verdes en el sector vehicular y su incidencia en el desarrollo sostenible de la economía ecuatoriana, periodo 2011-2013*. Universidad Católica Santiago de Guayaquil.
- López, R. (2004). La función de fiscalización de la administración tributaria. *Centro Interamericano de Administraciones Tributarias – CIAT, 2004*, 352. http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/08/08_2469_C.pdf
- Martinez, D., & Rodriguez, C. (2013). *Análisis Del Nuevo Impuesto Ambiental a La Contaminacion De Los Vehiculos Motorizados En La Ciudad De Cuenca Durante El Periodo 2012*. Universidad de Cuenca.
- Matus, M. (2014). Tensiones Normativas En Torno a La Incorporacion De Impuestos En La Reglacion Ambiental. *Revista Lus et Praxis*, 20(1), 163–198.
- Michay, A. (2014). *Impuestos verdes como alternativa fiscal o de protección a la contaminación en el Ecuador* [Universidad Central del Ecuador]. <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/4963/1/T-UCE-0013-Ab-316.pdf>

- Miranda Ribeiro, M. (2011). E Fisco: El conflicto entre la eficiencia recaudatoria y el derecho fundamental a la privacidad: La experiencia de Brasil. *Revista de Administración Tributaria*, 37, 76–94.
- Nacional, A. (2019). *Informe para Segundo Debate del “Proyecto de Ley Derogatoria al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (Impuesto Verde).”*
- Naciones Unidas. (2018). Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL. In *Publicación de las Naciones Unidas*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf
- Niño, V. (2011). metodología de la Investigación. In *Ediciones de la U*. <https://doi.org/10.1515/botm.1980.23.2.117>
- Oñate, E. (2016). *El impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador*. Universidad Técnica de Ambato.
- ONU. (1992). *Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo*. <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm>
- Paredes, C. (2017). Reforma Fiscal Verde: ¿Estricta Tributación Ambiental o Incentivos Tributarios de Promoción Efectiva en la Adopción de Medidas de Protección del Medio Ambiente? *Universidad ESAN*.
- Paredes, P. (2016). Evasión tributaria vs . mecanismos de control implementados por la administración pública. *Retos*, 12(2), 181–198.
- Pérez, M. (2017). La fiscalización y la reducción de la evasión tributaria de los contribuyentes de tercer categoría de Huacho. *Universidad César Vallejo*.
- Ramírez, J., & Carrillo, P. (2017). Indicador de eficiencia recaudatoria del impuesto alvalor agregado y del impuesto a la renta de Ecuador. *Banco Interamericano de Desarrollo*, c, 2–6.

- Ramón, A. (2016). *El pago del tributo denominado Impuesto Verde creado para garantizar la conservación del medio ambiente es indebido por que no cumple su objetivo jurídico* [Universidad Nacional de Loja]. [https://doi.org/10.1016/S0031-9384\(98\)00037-7](https://doi.org/10.1016/S0031-9384(98)00037-7)
- Ramos, T. (2018). *Análisis de impuestos ambientales en países de la región, y propuesta de implementación de estos*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.
- Rendición de Cuentas 2016 | Ministerio del Ambiente*. (n.d.). Retrieved February 26, 2020, from <https://www.ambiente.gob.ec/rendicion-de-cuentas-2016/>
- Reyes, M. (2018). La facilidad de pago como una forma de cancelación de las obligaciones tributarias. *Universidad Técnica de Machala*, 4, 1194–1215. <https://doi.org/1390-9304>
- Rodríguez, E. (2013). *Metodología de la Investigación*. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Salassa Boix, R. (2014). Cuestiones elementales sobre los tributos ambientales. *Revista de Derecho*, 16, 125–146. <https://doi.org/10.5377/derecho.v0i16.1489>
- Salassa Boix, R. (2016). Tributos Ambientales: La Aplicación Coordinada De Los Principios Quien Contamina Paga Y De Capacidad Contributiva. *Revista Chilena de Derecho*, 43(3), 1005–1030. <https://doi.org/10.4067/s0718-34372016000300010>
- SRI. (n.d.-a). *Estadísticas Generales de Recaudación - Servicio de Rentas Internas del Ecuador*. Retrieved December 20, 2019, from <https://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion>
- SRI. (n.d.-b). *Reporte de Vehículos nuevos adquiridos y reportados en el periodo de enero 2012 a diciembre de 2019*. Retrieved December 5, 2019, from <https://www.sri.gob.ec/web/guest/matriculacion-vehiculos>
- Susanivar, M., & Sotomayor, M. (2017). Estrategia de fiscalización para el

incremento de la recaudación tributaria de las Mypes del distrito de Huancayo. *Universidad Nacional Del Centro Del Perú*. [http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/3882/SusanivarFlores-Sotomayor Vidal.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/3882/SusanivarFlores-SotomayorVidal.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Tumbaco, J. (2015). Análisis del impuesto ambiental y su activa recaudación tributaria en el Ecuador, periodo 2010-2013 [Universidad de Guayaquil]. In *Tesis*. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.90.4.644>

UNEP. (2019). *Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente - Naciones Unidas y el Estado de Derecho*. <https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and-the-rule-of-law/united-nations-environment-programme/>

Vasquez, E. (2015). *Impuestos Verdes: Analisis Del Impuesto a La Contaminacion Vehicular En El Ecuador*. Universidad de Cuenca.

Villavicencio, J. Y. (2017). Descripción de los tributos extra fiscales de índole ambiental y la problemática que los rodea. Caso ecuatoriano. *FORO. Revista de Derecho*, 28, 79–94. <https://doi.org/10.32719/26312484.2017.28.4>

Vivero, V. (2012). Análisis jurídico de los impuestos ambientales, su importancia y aplicación en el Ecuador. *Universidad de Las Américas*.

ANEXOS

Anexo 1. Formato de entrevista a la representante del sector medioambientalista

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESTUDIOS DE POSTGRADOS
MAESTRÍA EN FINANZAS CON MENCIÓN EN TRIBUTACIÓN**

ENTREVISTA

OBJETIVO: La presente es una entrevista con el objetivo de obtener opiniones importantes para el desarrollo del trabajo de titulación llamado “Los impuestos verdes: su incidencia en la recaudación tributaria del Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. 2012 – 2018” la cual será presentada para optar al título de Magíster en Maestría en Finanzas con mención en Tributación en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil – UTEG.

INSTITUCION:

INSTRUCCION: De la veracidad de sus respuestas incidirá en gran medida la correcta obtención de los resultados.

CUESTIONARIO

1. Coméntenos acerca su actividad, su relación con la conservación ambiental, proyectos insignes que lleva a cabo, logros e importancia de su gestión.
2. ¿Conoce usted sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular denominado “Impuesto verde” instaurado en el Ecuador desde el 2012?
¿Cuál es su opinión general de este impuesto?
3. ¿Considera que esta correctamente planteado, ejecutado y que responde a las necesidades ambientales el cobro de este impuesto?
4. Las principales críticas a este cobro impositivo es la forma para calcular este impuesto, ya que se centra en generar un cobro en base a la antigüedad y cilindraje de un vehículo, los fines meramente recaudatorios, las altas tasas que algunos propietarios de vehículos tuvieron que cancelar. ¿Cuál es su postura respecto a estas críticas?

5. Durante el periodo de este impuesto se logró recaudar cerca de 800 millones de dólares, y para el presente año, que se cobra el 100% se esperaba recaudar cerca de 110 millones. ¿considera o conoce usted del financiamiento de programas, proyectos o estrategias ambientales generados gracias a este monto?
6. ¿Considera que este impuesto utilizó premisas ambientalistas para fines recaudatorios? ¿Es justificable esta acción, de ser el caso?
7. El impuesto ambiental debió ser dirigido netamente para el medio ambiente o es aceptable que se haya utilizado para otras necesidades fiscales, por ejemplo, el pago de deudas adquiridas por el gobierno, o el financiamiento de proyectos sociales.
8. En la actualidad, el presidente ecuatoriano Lcdo. Lenín moreno promueve en la Asamblea la derogatoria de este impuesto. ¿Considera correcta esta decisión?
9. Ciertos sectores advierten que la derogatoria de este impuesto conlleva un perjuicio a las arcas fiscales del país ¿Qué opina de esta premisa?
10. Muchos ciudadanos se sienten inconformes con el cobro de este impuesto y apoyan la decisión de derogarla para su alivio tributario ¿Cuál es su opinión respecto a esta situación?
11. ¿Cómo se debió o se debe proceder con el cobro de este impuesto?
12. Conociendo que Ecuador depende la gran mayoría de sus ingresos en la explotación de un recurso no renovable (petróleo) ¿es viable que se generen más políticas tributarias para compensar la explotación ambiental?
13. ¿Cree usted que funcionan las políticas tributarias o existen otros mecanismos gubernamentales para mitigar el daño ambiental?
14. Compártanos alguna opinión, conclusión o solución respecto a lo conversado.

Anexo 2. Formato de entrevista a representantes del sector comercial de autos.

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESTUDIOS DE POSTGRADOS
MAESTRÍA EN FINANZAS CON MENCIÓN EN TRIBUTACIÓN**

**Entrevista a comerciantes en patios de compra y venta de vehículos
usados**

OBJETIVO: La presente es una entrevista con el objetivo de obtener opiniones importantes para el desarrollo del trabajo de titulación llamado “Los impuestos verdes: su incidencia en la recaudación tributaria del Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. 2012 – 2018” la cual será presentada para optar al título de Magíster en Maestría en Finanzas con mención en Tributación en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil – UTEG.

INSTRUCCIÓN: De la veracidad de sus respuestas incidirá en gran medida la correcta obtención de los resultados.

CUESTIONARIO

1. Coméntenos de esta actividad comercial, ¿Cómo se la realiza? ¿cuánto tiempo lleva dedicado, en que intervalo y demás?
2. ¿Conoce usted a que se denomina “Impuesto verde”?
3. ¿Considera usted justo el valor que pagado por su vehículo?
4. ¿Entre sus conocidos, conoce usted cual es la opinión que tienen sobre el cobro y valor de este impuesto?
5. ¿Cuál es su opinión con respecto al medio ambiente? ¿Está a favor de las acciones para la conservación del mismo o prefiere utilizar los recursos que se puedan obtener de esta?

6. ¿Qué opinión tiene usted respecto de impuestos para conservar el medio ambiente?
7. ¿Cuál debe ser según usted, el destino que debe tener el dinero recaudado por impuestos a favor del medio ambiente?
8. El cobro de este impuesto, ¿afecta de alguna manera a la compra y venta de vehículos?
9. ¿Considera usted que la gente prefiere comprar autos usados a nuevos? ¿Cuáles serían los motivos porque se elija una de estas opciones?
10. El actual presidente de la República Lcdo. Lenín Moreno Garcés está promoviendo la derogatoria de este impuesto verde. ¿Considera correcto este accionar?
11. ¿Considera usted que el cobro del impuesto beneficia o no a los ecuatorianos?
12. Al ser derogado este impuesto. ¿Afectará o mejorará la venta de vehículos usados en los patios de comercialización? Coméntenos su opinión.
13. Compártanos alguna anécdota con respecto a este caso.

Anexo 3. Transcripción de entrevista a representante del sector medioambientalista

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ESTUDIOS DE POSTGRADOS

MAESTRÍA EN FINANZAS CON MENCIÓN EN TRIBUTACIÓN

ENTREVISTA

OBJETIVO: La presente es una entrevista con el objetivo de obtener opiniones importantes para el desarrollo del trabajo de titulación llamado “Los impuestos verdes: su incidencia en la recaudación tributaria del Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. 2012 – 2018” la cual será presentada para optar al título de Magíster en Maestría en Finanzas con mención en Tributación en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil – UTEG.

INSTITUCION: ASAMBLA Dra. Inés Manzano Diaz

INSTRUCCION: De la veracidad de sus respuestas incidirá en gran medida la correcta obtención de los resultados.

CUESTIONARIO

15. Coméntenos acerca de su actividad, su relación con la conservación ambiental, proyectos insignes que lleva a cabo, logros e importancia de su gestión.

Lo primero gracias por la consideración para estar en la tesis, yo soy abogada especializada en derecho ambiental en la Universidad Internacional de Andalucía y en la Universidad de Alicante, España., ahora desde hace algunos años soy la gerente representante legal del Estudio Jurídico Manzano y Asociados que es una empresa familiar, tenemos también una compañía consultora ambiental CO2mpensa que la inicié para poder entender la visión técnica ambiental y poderla aplicar a lo jurídico, que fue creo la mejor decisión de la vida, después tenemos una organización no gubernamental que está en constitución para economías circulares que se llama círculo verde, yo soy una

de las fundadoras, hay una directora ejecutiva, etc., presidido Asesores Ambientales Latinoamericanos ASAMBLA CIA. LTDA., consultora dedicada a elaboración de estudios ambientales y planes de manejo ambiental. Ese es un poco el ámbito en el cual estamos haciendo cosas, de eso de allí dentro del estudio jurídico nosotros hacemos cada año un caso pro-bono, en este año estamos haciendo una guía legal para el Ministerio del Ambiente, al momento estamos en la fase de diseño para una guía legal para la tenencia ilegal de especies silvestres, el cual es grave problema en el Ecuador y dentro de la guía un formato de denuncia, porque la gente no sabe cómo denunciar, aunque parezca ilógico para los abogados es fácil, pero hay que ponerse en los zapatos de las personas que no saben cómo hacerlo, así de esta manera dentro de todo este años vamos a hacerle la guerra a la tenencia ilegal de especies silvestres, esto también hace que estemos comprometidos con casos pro-bono todo el tiempo, a veces vienen comunidades a las que hemos defendido, pero este año hemos decidido dar un aporte a la sociedad que vaya más allá de una comunidad.

16. ¿Conoce usted sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular denominado “Impuesto verde” instaurado en el Ecuador desde el 2012? ¿Cuál es su opinión general de este impuesto?

Ese impuesto está en la Ley de Fomento Ambiental, cuando leímos los considerando que es lo más importante de la norma, veíamos que no estaba justificado bajo ningún concepto hacer un impuesto de esta naturaleza por un lado, la construcción de un impuesto verde no es la adecuada, uno puede innovar en la creación de una ley o de un impuesto, pero los impuestos verdes tienen como finalidad la retribución después, ósea recolectas del publico ese dinero por un tema ambiental que vas a reparar, sino reparas no es un impuesto verde, esa es como la condición *sine qua non*, ese fue nuestro segundo pero, y después el tercero era que a parte el mecanismo de aplicación o el razonamiento para aplicarlo en la manera que decía que era por centímetros cúbicos de la capacidad de cilindraje, tampoco era un criterio para poder hacer, porque tú puedes tener un carro super de lujo que este estacionado en casa y que solo lo utilizas una vez al año para navidad por decir una cosa, lo estabas pagando *ad*

valorem, el impuesto *ad valorem* es al valor del carro y no al uso del carro que este era el objeto.

17. ¿Considera que esta correctamente planteado, ejecutado y que responde a las necesidades ambientales el cobro de este impuesto?

No, no porque podría haberse cobrado bien, pero bajo esos parámetros no como lo explique antes, pero adicionalmente para poner un impuesto se necesita saber la línea base del Ecuador como esta, si yo digo que hay una contaminación ambiental por los vehículos, usted dígame como es la calidad del aire porque es a eso que íbamos y cuál es la incidencia de los carros con combustible fósil hacia esa calidad del aire o al problema mundial del CO₂. Nada de eso estaba sustentando simplemente se hizo como recaudatorio, creo que hubo mucha ignorancia, indolencia e ilegalidad en todo el proceso porque se les dijo, se lo discutió, se les pidió más razonamiento y más justificación y no hubo.

18. Las principales críticas a este cobro impositivo es la forma para calcular este impuesto, ya que se centra en generar un cobro en base a la antigüedad y cilindraje de un vehículo, los fines meramente recaudatorios, las altas tasas que algunos propietarios de vehículos tuvieron que cancelar. ¿Cuál es su postura respecto a estas críticas?

Que está bien porque como decía si tú tienes un carro eficiente, por ejemplo todos los carros europeos Peugeot, Citroen, BMW, Mercedes Benz, vienen con una norma europea que se llama Euro 5, Euro 6, Euro 7 que es la nueva que está saliendo, esas de por si ya tienen eficiencia en el uso de combustible, si tu ataque era hacia las emisiones de CO₂ y querías poner un impuesto verde para las maquinarias no eficientes, no eran a estas las que tenías que poner, entonces tendría que armarse de tal manera que fuera por el recorrido de kilómetros que se demuestra, que es lo más fácil de hacer, porque vas al chequeo anual, te toman el número de kilómetros con que llegaste y el próximo año te la vuelven a tomar, ya que modificar los kilómetros recorridos hoy en día es cuasi imposible. Entonces eso era o hacer un cálculo por ejemplo en los taxis y en el transporte público que son los excepcionados, son los que más contaminan y tienen la maquina más ineficiente porque esa la hacen aquí en Ecuador, en Manta creo

que hacen el ensamblaje de maquinaria sencilla simple. Lo sencillo y simple en maquinarias que son para un motor de carga, etc., usualmente son ineficientes, ósea consumen más gasolina, más combustible, tienen menos filtros, esos son todos los problemas que tenemos con ellos, por eso es que la forma de calcular estuvo mal y adicional a esto agrega que nosotros tenemos algo que se llama impuesto al rodaje, entonces se tenía doble impuesto: el impuesto verde y el impuesto al rodaje (impuesto por recorrer las carreteras) es una compensación por el gasto del uso de las carreteras, lo conveniente hubiera sido modificar ese y no tener dos impuestos.

19. Durante el periodo de este impuesto se logró recaudar cerca de 800 millones de dólares, y para el presente año, que se cobra el 100% se esperaba recaudar cerca de 110 millones. ¿considera o conoce usted del financiamiento de programas, proyectos o estrategias ambientales generados gracias a este monto?

No, porque va al Tesoro Nacional directamente, y de allí el Ministerio de Finanzas hace la distribución para los Ministerios en base a sus presupuestos. Si el Ministerio del Ambiente en los últimos 10 años recibió 800 millones le daría la razón, pero el Ministerio del Ambiente nunca recibió este valor como para ejecutar algo relevante con esta recaudación.

20. ¿Considera que este impuesto utilizó premisas ambientalistas para fines recaudatorios? ¿Es justificable esta acción, de ser el caso?

Si fue con fin recaudatorio, no, no es justificable.

21. El impuesto ambiental debió ser dirigido netamente para el medio ambiente o es aceptable que se haya utilizado para otras necesidades fiscales, por ejemplo, el pago de deudas adquiridas por el gobierno, o el financiamiento de proyectos sociales.

No, está mal porque los impuestos generales como el IVA, en su momento el ISD que ahora ha cambiado los montos, el impuesto a la renta, sobre todo el IVA esos son los que supuestamente ingresan al estado fin recaudatorio y con eso se maneja la economía. Los impuestos puntuales como un impuesto verde, un

impuesto municipal a los predios, entre otros, estos impuestos específicos no llegan a ser los que mueven la economía, el IVA aquí y en todo el mundo constituyen ingresos para proporcionar recursos al Estado, si crea más impuestos para pagar las deudas de una corrupción, de un mal manejo de gestión, en ese momento estas desvirtuando porque el estado pone un impuesto a la sociedad, por eso es que cuando se ven los temas tributarios, tienen tasas que son una contraprestación de un servicio, es decir yo te doy agua potable te cobro, te doy alcantarillado te cobro, etc., eso no pasa con la parte de los impuestos, en los impuestos generales y estos específicos.

22. En la actualidad, los asambleístas Homero Castanier y Fabricio Villamar promueven en la Asamblea la derogatoria de este impuesto. ¿Considera correcta esta decisión?

Si por supuesto, eso está más que correcto.

23. Ciertos sectores advierten que la derogatoria de este impuesto conlleva un perjuicio a las arcas fiscales del país ¿Qué opina de esta premisa?

Claro que es un perjuicio, imagínese quedarse sin 800 millones en los próximos 10 años y más, porque el crecimiento de los automotores va exponencial, pero partiendo de la base de los 800 millones en casi una década, si va a afectar pero es que volvemos a lo mismo no se pueden crear impuestos por mala gestión, se crea un impuesto porque se va a hacer una excelente gestión, y de hecho la tendencia mundial es de que el IVA suba, por ejemplo en España es el 21% y que todos los demás impuestos vayan desapareciendo o disminuyendo, que el impuesto predial se mantenga, y no pues en el Ecuador se les ha ocurrido que el ciudadano que trabaja o el empresario tiene que estar clavado de impuestos y de tasas por todas partes, en mi caso tengo que cubrir todo lo municipal, y porque tengo un predio, porque me hicieron la vereda una contribución especial de mejora, me recogen la basura, una tasa, por el agua, otra tasa, servicio de alumbrado, otra tasa, entonces está bien que nosotros paguemos por el servicio específico que tenemos, está bien que uno retorne al estado porque este es un tema social y de sentido común, yo tengo más, yo produzco, yo pago mis

impuestos, ósea yo jamás me que me quejado de pagar impuestos como el IVA y la renta, pero me puedo quejar hasta la muerte por este tipo de impuestos que lo que están haciendo es no mirando al bienestar de la sociedad, porque si no estuviéramos mejor, si a mí los 800 millones me estarían diciendo que la sociedad ecuatoriana ha mejorado en pobreza, mal nutrición infantil en las zonas pobres, o que está mejorando el IESS y la atención, me trago estas palabras y me quedo callada y digo lo hicieron bien, pero yo estoy viendo que estamos yendo al hueco más grande y está arrastrando todo lo que viene, que son todas las empresas, en que están usando lo que mueve la economía del país.

24. Muchos ciudadanos se sienten inconformes con el cobro de este impuesto y apoyan la decisión de derogarla para su alivio tributario ¿Cuál es su opinión respecto a esta situación?

Si está bien, yo coincido con los ciudadanos que usualmente cuando tú tienes un vehículo tratas de cuidarlo, etc., pero un impuesto como este lo único que está haciendo es encarecer más y hay gente que necesita su vehículo como medio de sustento, para que veas la dicotomía en la moralidad de la ley, o la manera de pensar en ese momento de ellos fue le pongo a toda la masa vehicular particular que seguramente ellos utilizan de alguna manera, pero eximo a la masa vehicular publica que es la que más contamina, Hoy en día el Ministerio del Ambiente dice que el sector del transporte público es el más contaminante, entonces es ahí cuando tú dices claro es obvio que yo estoy de acuerdo con los ciudadanos.

25. ¿Cómo se debió o se debe proceder con el cobro de este impuesto?

Primero debería ser derogado, y si de verdad después de pensar sale del corazón y dicen vamos a ayudar al medioambiente entonces tienen que reformarlo, la vía es o derogarlo que sería lo más justo porque no hay un sentido en el llamado impuesto verde, o se modifica con lo que ya se ha dicho, tu utilizas más pagas más, y el que no lo utilice así tenga un carro de 100 mil dólares aunque le duela mucho a la gente izquierdosa recalcitrante pero no lo uso, no pago impuesto, me explico se reforma como debe ser o se deroga son las dos salidas, ahora para que la reforma se haga tiene un proceso y un cambio y yo

pienso que no está preparado el Ministerio del Ambiente para dar todas las bases de hecho para que haya una reforma en este momento, pero hay todas las bases de hecho y de derecho para eliminarlo.

26. Conociendo que Ecuador depende la gran mayoría de sus ingresos en la explotación de un recurso no renovable (petróleo) ¿es viable que se generen más políticas tributarias para compensar la explotación ambiental?

No, lo que yo creo es que eso no tiene que ver con tributos esto debería ser como un proceso de lo que se llama el mercado de carbono, tu emites CO₂ en una actividad poniendo un límite a los sectores, si yo emito CO₂ en el sector hidrocarburífero 100, pero lo idóneo fuera 10, esos 90 que estoy emitiendo al año debería ser compensado con conservación de una área protegida, o de áreas que no son protegidas pero que son bosques protectores, o de áreas que no tienen ninguna protección legal, pero que deberían ser protegidas para ser mantenidas, no cualquier conservación, entonces allí se vería que hay una autentica y directa compensación de un lado al otro lado.

27. ¿Cree usted que funcionan las políticas tributarias o existen otros mecanismos gubernamentales para mitigar el daño ambiental?

Si, bueno uno extremo es apagar todas las industrias y andar en dianas, lo otro es que nos hemos dado cuenta que después de años de practica que no todas las empresas son ineficientes en sus emisiones de CO₂, o en residuos, o desechos sólidos o peligrosos, etc., aquellas empresas que lo están haciendo bien deberían tener incentivos tributarios que hay , lo que hay que hacer es fortalecer la idea de los incentivos tributarios para aquellas que lo hacen bien, aquella que no logra hacerlo bien tiene que mirar a la que hace bien aunque sea pequeña, mediana o grande para poder acceder a esos incentivos, los incentivos tributarios hoy en día son la herramienta más eficiente para la administración de una empresa, porque reduce el pago al impuesto a la renta y te aumenta el flujo de caja, dos cosas que cualquier financiero o cualquier administrador entiende, y a los temas ambientales con el tema empresarial hay que meterle el tema económico porque si no por Dios no funciona, hay que hablar con números y al

ciudadano que somos 17 millones de habitantes, imagínate que cada ciudadano tenga el compromiso de hacer una acción diaria repetida como un hábito diario constante tiene mucho más impacto que lo que una empresa pueda hacer, somos 17 millones y si nos ponemos de acuerdo que no vamos a comprar productos que tienen doble embalaje como una banana empacada en una cosa semejante, que me pregunto a quien se le ocurrió hacer esto, o una cebolla que la pelan, la ponen en espumafón y la envuelven, quitándoles su protección como la encontramos en los mercados, estamos mal los consumidores, y sabes en verdad porque hace eso el sector comercial porque el consumidor se lo ha demandado, lo ha preferido, yo jamás compro vegetales congelados, te estas mintiendo, como que la gente no entiende que los vegetales se comen frescos y se usan frescos, todo lo que tiene que ver con congelados está emitiendo más CO2, más CFC que es uno de los gases de la refrigeración, por eso digo que las acciones son dos, uno a los empresarios comienza a hablarles de incentivos, estoy segura que van a cambiar y a los 17 millones no se pues un rally que les parece hacemos todos juntos, lo que va a pasar es que las empresas, los supermercados van a cambiar, el desperdicio de alimentos va a cambiar, a mí me parte el corazón saber que nosotros tenemos un desperdicio de alimentos estúpido, cuando estoy yo en Samborondón y sé que en la ladrillera que está en Pascuales hay niños que se acuestan sin comer en la ciudad, creo que en el sector rural comen mejor que en la ciudad, entonces creo que hay esos dos patrones de cambio.

28. ¿Cuáles son las recomendaciones que usted haría, para mejorar la situación ambiental en el país a partir de la política tributaria?

La única recomendación es tener claro cuando hay una tasa que te impide el acceso a un comportamiento diferente, por ejemplo un tributo cualquiera, tasa, contribución, y la forma o el mecanismo para esos tributos, otro caso cuando se va al ministerio del ambiente y quieres sacar una licencia ambiental o en los GADs que tienen competencia ambiental, la tasa ambiental para emisión de licencia es del 1 por mil del costo del proyecto o el 1 por mil de las ventas del año anterior, eso no tiene que ver lo uno con lo otro, lo que yo venda no tiene nada que ver con lo que yo impacto, entonces lo que debe hacer la licencia

ambiental es un proceso donde van seres humanos a sentarse y pensar, entonces yo te pago por la hora o por el día ejemplo 60 dólares en un proceso que dura una semana o un mes porque es un proceso hidrocarburífero o minero mucho más complicado, entonces por eso digo que se tiene que comprender bien como se estructuran los impuestos, los tributos verdes.

Anexo 4. Transcripción de entrevistas a representantes del sector comercial de autos

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESTUDIOS DE POSTGRADOS
MAESTRÍA EN FINANZAS CON MENCIÓN EN TRIBUTACIÓN

ENTREVISTA

Entrevista a comerciantes en patios de compra y venta de vehículos usados

OBJETIVO: La presente es una entrevista con el objetivo de obtener opiniones importantes para el desarrollo del trabajo de titulación llamado “Los impuestos verdes: su incidencia en la recaudación tributaria del Ecuador, naturaleza, fiscalización y direccionamiento de los fondos. 2012 – 2018” la cual será presentada para optar al título de Magíster en Maestría en Finanzas con mención en Tributación en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil – UTEG.

NOMBRE COMERCIO:

INSTRUCCION: De la veracidad de sus respuestas incidirá en gran medida la correcta obtención de los resultados.

CUESTIONARIO

14. Coméntenos de esta actividad comercial, ¿Cómo se la realiza? ¿cuánto tiempo lleva dedicado, en que intervalo y demás?

Automotores ROCAR: Realizamos la actividad comercial de compra venta de vehículos, al adquirir un vehículo lo revisamos minuciosamente para evitar sorpresas o inconvenientes cuando se los vendan, y de esta manera estamos garantizando la propiedad y estado del producto e inversión. Llevamos aproximadamente entre 15 a 20 años en esta actividad, esta experiencia ganada en todos estos años se ve reflejada en

nuestra atención, profesionalismo y confianza para ofrecerle Autos de las mejores marcas. ofrecemos buenas alternativas de financiamiento para la adquisición de un vehículo de su estilo.

Auto Park Guayaquil: Nuestra actividad comercial es de compra venta de vehículos, viene una determinada persona a vender su vehículo, se realizan todos los controles de rigor para la valoración del mismo, se le cancela por medio de cheque, se notariza un poder para de esta manera poder tener la autorización para venderlo dentro del patio, estamos dedicados a esta actividad desde hace veinte años lo que nos da una gran experiencia en este mercado.

Patio Autozone: 10 años, adquirimos las unidades para luego ponerlas en venta.

PB AUTOSeminuevos: Para ejercer la actividad de compra y venta de vehículos usados todo comerciante de vehículos tiene que tener un RUC y tener unas obligaciones como establecimiento, Comprar los carros con un poder, para poder vender ese vehículo con el consentimiento del dueño, actas de entrega y recepción, ese es el procedimiento normal, además de los pagos de las recaudaciones de IVA correspondientes, ese es el esquema del negocio.

15. ¿Conoce usted a que se denomina “Impuesto verde”?

Automotores ROCAR: Se llama así al impuesto ambiental a la contaminación ambiental que grava a los automóviles que tengan un cilindraje mayor a 2500 centímetros cúbicos y la antigüedad y el valor es cobrado junto a la matricula anualmente.

Auto Park Guayaquil: Al impuesto ambiental que les ponen a los carros que un cilindraje a partir de dos mil quinientos centímetros cúbicos, la antigüedad por las emisiones de carbono al ambiente, este impuesto compensa los subsidios de la gasolina, ya que entre más grande es el motor, mas es el consumo de combustible.

Patio Autozone: El impuesto que fue orientado hacia la conservación, para mejorar las condiciones del clima del país.

PB AUTOSeminuevos: Es el impuesto que se aplica a los vehículos de mayor cilindraje, afecta a estos y a los que tienen mayor antigüedad, si el carro es nuevo se paga mucho menos.

16. ¿Considera usted justo el valor pagado por su vehículo?

Automotores ROCAR: No para nada es justo, ejemplo antes se pagaba ochocientos y ahora solo por impuesto verde mil seiscientos, dependiendo del cilindraje del vehículo y antigüedad.

Auto Park Guayaquil: No lo considero justo, en este año subieron el doble, en el año anterior digamos se pagaba setecientos dólares, en este año el valor a cancelar figuraba de mil cuatrocientos, por eso el pueblo cansado de estos atropellos se cansó y se levantó porque eran demasiado los valores a cancelar por concepto de este impuesto.

Patio Autozone: Me parece absurdo, porque jamás se utilizó en mejorar las condiciones climáticas del país.

PB AUTOSeminuevos: Realmente no lo considero justo, porque este impuesto recaudado no se ha visto en beneficio de quien ha sido, no se ha visto obras por ese impuesto o que vaya al medio ambiente, a reforestación o algún tema que tenga que ver con el ambiente, es un impuesto recaudatorio pero no ha servido de nada, no ha tenido la finalidad y como siempre los mayores afectados son las personas de clase media a baja porque son los que tenían los vehículos de mayor antigüedad, esos carros que se venden en \$2000 tenían que pagar 3000 de impuesto verde, entonces vendían el carro y tenían que pagar más, por eso muchas personas dejaban esos carros porque eran invendibles, no podían negociar o simplemente lo terminaban vendiendo en precios regalados, o como un ejemplo, la gente decía ahí está ese carro , se lo regalo, pero para rodar usted tiene que pagar \$3500 – \$4000.

17. ¿Entre sus conocidos, conoce usted cual es la opinión que tienen sobre el cobro y valor de este impuesto?

Automotores ROCAR: Ninguna de las personas que conozco estuvo de acuerdo con los valores exorbitantes de este impuesto, les parecía un cobro exagerado.

Auto Park Guayaquil: Todos tienen una opinión en contra de este impuesto porque es injusto, como mencioné antes lo que se paga por este impuesto es mucho, si tienen un carro que les costó seis mil dólares, tienen que pagar aproximadamente unos mil seiscientos es demasiado, no se puede pagar.

Patio Autozone: Todo el mundo está en contra.

PB AUTOSeminuevos: Realmente la gente ve con agrado la derogatoria de este impuesto, el sector automotriz comenzó a fluir de nuevo, gente que de pronto está vendiendo su carro a precio barato, y ahora podrán venderlo a un precio más razonable, y recuperar un poco el capital invertido, a mucha gente la derogatoria de este impuesto les favorece, y al sector automotriz de los vehículos usados también.

18. ¿Cuál es su opinión con respecto al medio ambiente? ¿Está a favor de las acciones para la conservación del mismo o prefiere utilizar los recursos que se puedan obtener de esta?

Automotores ROCAR: Estoy de acuerdo con las acciones para la conservación, pero lamentablemente el impuesto verde nunca se ha usado para estos fines, más bien se han usado estos recursos para otras necesidades gubernamentales.

Auto Park Guayaquil: Que los recursos sean utilizados para cuidar el medio ambiente, para mejorar la calidad de aire que consumimos, deben ser usados para conservación de áreas protegidas.

Patio Autozone: Yo estoy de acuerdo en mejorar las condiciones del medio ambiente, definitivamente, pero si es que lo que están cobrando va directamente a mejorar el medio ambiente con mucho gusto, pero sabemos que no es así.

PB AUTOSeminuevos: Si nosotros nos enfocamos al medio ambiente, tendría que haber soluciones y no que hay alguna de ningún tipo, si analizamos el impuesto verde que aplica a los vehículos de mayor cilindraje y antigüedad, pero los que más contaminan en este momento son los buses de transporte público y urbano, los cuales no aplicaba este impuesto o que pagaban un mínimo, otro ejemplo es de un carro del año '76 de una marca X que pagaba por impuesto verde unos 2000 y contaminaba una milésima de lo que contamina un bus con una inyección dañada que bota cualquier cantidad de humo, entonces está medida no era justa, porque pagaban justos por pecadores.

19. ¿Qué opinión tiene usted respecto de impuestos para conservar el medio ambiente?

Automotores ROCAR: No estoy de acuerdos con impuestos para la conservación, eso lo debe hacer el estado por medio del Ministerio del Ambiente.

Auto Park Guayaquil: Este impuesto es injusto porque no es usado para la conservación del medio ambiente, el Ministerio del Ambiente no está haciendo nada a este respecto, y por otro lado los buses son los que más contaminan, tienen dos revisiones técnicas al año y aun así están exonerados de este impuesto.

Patio Autozone: Me parece positivo

PB AUTOSeminuevos: Si hablamos de conservación del medio ambiente se debería aplicar otras medidas, como el caso de botellas plásticas, recordemos que antes las botellas se usaban de vidrio, luego

dijeron que el vidrio era malo, porque venía sucio, que mejor es el plástico, y ahora nuevamente estamos retornando a las botellas de vidrio que eran de hace 25 -30 años atrás, justamente para el medio ambiente, las medidas que se tomen son en favor de todos y también en ese sentido ya se están tomando medidas como los buses eléctricos que han venido a aplacar un poco la contaminación ambiental.

20. ¿Cuál debe ser según usted, el destino que debe tener el dinero recaudado por impuestos a favor del medio ambiente?

Automotores ROCAR: Proteger el medio ambiente, tomar acciones a favor del medio ambiente por medio de proyectos y programas ambientales para reducir la contaminación.

Auto Park Guayaquil: Se le debe dar el destino apropiado para el que fue creado reducir la contaminación, siendo administrado por la empresa privada ya que es más responsable que el Ministerio del Ambiente, o por último en alianza estratégica Ministerio del Ambiente y empresa privada.

Patio Autozone: Yo pienso que el hecho de tener un control sobre las emisiones de los vehículos, considero que deberían de mejorar la calidad de combustibles en Ecuador y mejorar las condiciones del diésel en el Ecuador, porque los vehículos de transporte público son un factor contaminante permanente, aparte de estar exonerados de tributación

PB AUTOSeminuevos: Hay un plan en los países del primer mundo vemos que ya la mayoría de vehículos son eléctricos, y también tienen una inversión en las electrolineras, creo que hay una para los 10 buses eléctricos que han llegado, en otro lado se utilizan estas electrolineras, que son cargas eléctricas tipo gasolineras para que usted vaya con su carro y lo cargue, entonces esa recaudación del impuesto debería utilizarse para este tipo de medidas a favor del medio ambiente, que sería pues fomentar el uso de vehículos eléctricos, entonces esta sería una buena idea en que invertir este tipo de cosas y fomentar al ciudadano a

que sin riesgo cambie un vehículo a combustión de gasolina o diésel a uno eléctrico o híbrido que son amigables al medio ambiente.

21. El cobro de este impuesto, ¿afecta de alguna manera a la compra y venta de vehículos?

Automotores ROCAR: Si afecta el impuesto y bastante por el tema de la valoración de los vehículos con alto cilindraje, ya que los compradores preguntan por el costo de la matrícula y por supuesto es bastante, entonces hasta allí no más llega la negociación.

Auto Park Guayaquil: Claro que afecta porque un carro grande la gente no quiere comprar ya cuesta mucho, el valor a pagar por concepto de matrícula es alto, a más de su costo adicionalmente se debe pagar aproximadamente unos ciento cincuenta dólares por mes, un valor representativo, y a más de eso el consumo de combustible.

Patio Autozone: Totalmente, como todas las propuestas que planteó el correísmo son totalmente orientadas a un fin recaudatorio, no tiene ninguna connotación para mejorar las condiciones del medio ambiente, sino para meterse la planta en el bolsillo, considero que es totalmente en contra del negocio, en contra de nosotros como empresarios invertimos tiempo y dinero en tratar de generar fuentes de trabajo, incluso aportar con nuestros impuestos, pero si nuestros impuestos son malversados, como es el caso del impuesto verde, estoy en contra, totalmente.

PB AUTOSeminuevos: Afecta directamente, la gente dejó de comprar debido al cobro de este impuesto y que subía cada año, ahora pues se mueve un poco más el negocio, los carros que no se vendían pues ya se están vendiendo.

22. ¿Considera usted que la gente prefiere comprar autos usados a nuevos? ¿Cuáles serían los motivos porque se elija una de estas opciones?

Automotores ROCAR: Actualmente muchas de las personas prefieren adquirir autos nuevos porque existe una variedad de autos económicos (chinos) de diferentes modelos de acuerdo a sus gustos, además tienen garantía que es lo que más les llama la atención.

Auto Park Guayaquil: Hay ciertos que prefieren comprar un carro nuevo, pero la mayoría compra un carro usado porque les sale más rentable para el bolsillo ya que lo puede pagar, en cambio un nuevo lo compra con financiamiento, digamos que lo compra en diecisiete mil dólares y con el financiamiento termina pagando veinticinco mil dólares, y cuando lo vaya a querer vender pierde ya que lo termina vendiendo en menos.

Patio Autozone: Pienso que tal vez no en términos generales, pero hay mucha gente que opta por un auto usado a un nuevo, porque con el precio que usted compra uno usado no podría comprar en la misma gama uno nuevo, le da la ventaja mejora calidad de carro o mejor gama de carro.

PB AUTOSeminuevos: Al contrario, la gente está prefiriendo comprar autos nuevos a usados, antes era lo contrario por los precios, en este momento el costo beneficio se ha inclinado a los autos nuevos por las marcas chinas que han llegado y los precios son bastantes competitivos y el tipo de garantía que se les está brindando, entonces la gente prefiere comprar un auto nuevo, barato, chino que comprarse uno de marca tradicional que está casi al mismo precio, aunque todavía hay gente conservadora que prefiere estas marcas tradicionales.

23. En la actualidad, los asambleístas Homero Castanier y Fabricio Villamar promueven en la Asamblea la derogatoria de este impuesto. ¿Considera correcto este accionar?

Automotores ROCAR: Por supuesto que considero correcto, es una propuesta muy acertada por toda la problemática que trae consigo este impuesto.

Auto Park Guayaquil: Si correcto, porque no se le ha dado un buen uso al cobro de este impuesto, el mismo no ha cumplido su finalidad.

Patio Autozone: Correcto, por supuesto.

PB AUTOSeminuevos: Si, está correcto, ya que se pueden vender vehículos que los tenían abandonados, que son las personas de clase media o baja que tenían sus vehículos prácticamente perdidos, sin poderlos rodar por un impuesto que era exorbitante para estos.

24. ¿Considera usted que el cobro del impuesto beneficia o no a los ecuatorianos?

Automotores ROCAR: No beneficia en nada a los ecuatorianos, en cambio afecta de una manera muy dura e injusta a los que lo tienen que pagar.

Auto Park Guayaquil: No nos beneficia por que ha tenido un mal uso, los fondos recaudados han sido derivados a otras cosas, menos para lo que fue creado, perjudicando al pueblo ecuatoriano con su cobro.

Patio Autozone: No nos beneficia en nada.

PB AUTOSeminuevos: El cobro de los impuestos no benefició a los ecuatorianos en nada y si se recaudó y se invirtió en algo nunca lo hicieron saber, yo pienso que no, porque con las actuales noticias que no tienen como pagarles ni a los jubilados, no se sabe dónde se fue la plata.

25. Al ser derogado este impuesto. ¿Afectará o mejorará la venta de vehículos usados en los patios de comercialización? Coméntenos su opinión.

Automotores ROCAR: De ley que va a mejorar la venta de autos, ya que se valoraran mejor el valor de los vehículos y la gente podrá vender su vehículo que antes no lo pudo hacer, ya que nadie se lo quería comprar o por lo menos recuperar parte de la inversión del mismo.

Auto Park Guayaquil: Si claro, porque la gente ya no va a pensar que tiene que pagar el valor de una matrícula tan cara y exagerada, tomando como ejemplo que vaya a comparar un Ford en ochenta mil dólares, si antes pago unos cuatro mil, ahora pagaría unos mil quinientos que es un valor razonable.

Patio Autozone: Evidentemente va a mejorar, porque van a pagar menos impuestos, nosotros no trabajamos, por lo menos los patios han mostrado cierta resistencia hacia los carros chinos, que son los carros que no pagan impuestos porque tienen un cilindraje de 1500 cc, que están exonerados, es una manera de engañarnos a todo el Ecuador y seguirnos entregando al mercado chino, no solamente estamos hipotecados con el petróleo y con recursos naturales, y con las famosas obras inmensas que cuyos contratos los han tomado los chinos, sino también nos han vendido la idea de los carros, chinos, entonces seguimos hipotecando al Ecuador con productos de mala calidad, en el caso de los carros usados de mejor gama con precios accesibles a la personas, va a beneficiar porque es una mejor calidad de carro, la gente no va a perder en la reventa, así se trate de un carro usado, usted lo vende después de dos o tres años la gente mantiene su capacidad de compra de otro vehículo en reemplazo de un carro usado, mientras que con los carros chinos la caída de los precios es radical, por ejemplo una persona compra un carro chino en \$30.000 en dos años lo vende en \$12.000, la pérdida es abismal.

PB AUTOSeminuevos: Mejora realmente para este tipo de vehículos, porque bueno el impuesto verde afecta escalonadamente a todos los vehículos, en mi negocio no tenemos vehículos de antes del 2005 y el impuesto verde impacta más a vehículos de antes del 2.000 y de mayor cilindraje, que son los vehículos que han cogido mayor valor después del impuesto, es decir usted podía buscar en los sistemas de búsquedas tradicionales y encontraba un auto en \$2000, pero si se buscaba la placa del carro en el SRI se tenía que pagar por impuesto más de \$3500 – \$4000, entonces esos carros la gente no los compraba por ese tema y ahora la gente perdió el miedo a comprar un carro de esos.

26. Compártanos alguna anécdota con respecto a este caso.

Automotores ROCAR: Tengo muchos conocidos con diferentes casos de este impuesto, ejemplo uno se compró un carro en cinco mil dólares y tuvo que pagar por concepto de impuesto un valor aproximado de dos mil ochocientos, más de la mitad del valor que fue adquirido, es de terror los valores a pagar por este impuesto.

Auto Park Guayaquil: Alguien dijo que su vehículo fue robado por el presidente, debido al alto costo del valor de la matricula por el impuesto, ya que no representaba lo que valía en realidad, y como no podía pagarlo quedaba abandonado.

Patio Autozone: Los carros de cilindraje mediano y alto, dejaron de tener una participación importante en el mercado, fundamentalmente por los altos costos del impuesto verde en la matricula, el impuesto verde era un 80% frente a un 20% de lo que normalmente pagaba un carro de estos, entonces encareció el vehículo, haciendo caer el precio de carros grandes, al punto de que nadie quería comprar y las personas que hemos invertido en carros grandes estamos con perdida en nuestro capital, nuestro poder adquisitivo se ve minado completamente porque la gente no compra.

PB AUTOSeminuevos: A diario se ven los casos, por ejemplo, un cliente compra un carro y tiene un cilindraje menor el carro, digamos que el carro de marca tradicional tiene un cilindraje de 5000 pero en la práctica antigua se ponía un cilindraje menor para pagar menos, de 1500 cc. por decirlo, el SRI y la ATM solicitaban un certificado al concesionario para verificar que ese era el cilindraje correcto, entonces y con esa carta se hace el reajuste, entonces uno podía comprar un carro que venía marcado con 1500 cc, pero al hacer el reajuste se comprueba el cilindraje real y los impuestos le generan al usuario mayor cantidad de la que tenía previsto, porque se le hacia un retroactivo de lo que no pagó.

Anexo 5. Galería de fotos a entrevistados del sector ambiental y comercial



