



UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE JURISPRUDENCIAS, CIENCIAS POLITICAS Y
SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

“IMPUESTOS VERDES: ANALISIS DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACION VEHICULAR EN EL ECUADOR.”

MONOGRAFIA PREVIA A LA OBTENCION DEL
TITULO DE ABOGADA DE LA REPUBLICA.

DIRECTOR:

DR. MARLON TIBERIO TORRES RODAS

AUTORA:

EVELYN FERNANDA VASQUEZ ALARCON

CUENCA, FEBRERO 2015



RESUMEN

En esta monografía se realizó una investigación jurídica-doctrinaria sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, por medio del análisis a normas vigentes en nuestro país, junto con doctrina y derecho comparado. La idea nace por necesidad de poner en claro la aplicación y funcionamiento del impuesto, conocer montos recaudados y el destino de estos, saber si se acerca a la finalidad que nos indica la doctrina y verificar si el impuesto, en realidad es ecológico o solamente una nueva herramienta de obtención de recursos fiscales sin finalidad ambiental, pues hasta la fecha no se ha realizado ningún estudio al respecto.

En su desarrollo use el Método Analítico para comparar la realidad del impuesto y lo establecido en la norma, determinar su eficacia y resultados; obteniendo que en la práctica no es más que un impuesto recaudatorio sin fines extrafiscales; así también se utilizó el Método Descriptivo para relatar formas optimas usadas en la aplicación de impuestos verdes según la doctrina y el derecho comparado, para llegar a la conclusión que lastimosamente nuestro país no cuenta con una buena estructura de fiscalidad ambiental, porque no cumplen el objetivo planteado por la doctrina y recauda dinero como cualquier impuesto, sin mitigar contaminación, pues en vez de disminuir el ingreso anual, este se incrementa cada año desde su vigencia, poniéndonos claro que no es eficaz, pues si lo fuera, la recaudación sería menor porque la gente tomo conciencia y busca mejoras sus comportamientos ambientales.

Palabras Claves: Impuesto Ambiental, Impuesto Verde, Contaminación Vehicular, Ley, Extrafiscalidad.



ABSTRACT

In this monograph I have made a legal and doctrinal research about the Environmental Tax to the Car Pollution, through the analysis to the current laws in our country, along with doctrine and comparative law. The idea comes from the need to clarify the application and functioning of the tax, in order to know the collected amounts and the fate of them, and to know if it is close to the need stated in the doctrine and to verify if the tax it is really ecological or it is only a new tool to obtain fiscal resources without an environmental purpose, because until now no study has been made.

In its development I used the Analytical Method to compare the reality of the tax and what the law says, to determine its effectiveness and results; just to realize that in the practice that it's nothing more than a tax levying without non-tax purposes; the Descriptive method was also used to show optimal forms that are used in the application of green taxes according to the doctrine and comparative law, to get into the conclusion that unfortunately our country lacks a good structure of environmental taxation, because they don't accomplish the goal set by the doctrine and in addition it collects money like any other tax, without mitigating pollution, because instead of decreasing the annual income, this is increasing every year since it is in force, putting clear that it is not effective, because if it were, the levying would be lower because people took conscious and seeks to improve its environmental performance.

Keywords: Green Tax, Environmental tax, Vehicular Pollution, Law, Non-taxes.



INDICE

INTRODUCCION	1
CAPÍTULO I	3
ORIGEN DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES - VERDES	3
1.1. Origen y Evolución de los Impuestos Ambientales – Verdes.	3
1.2. Definición de los Impuestos Ambientales – Verdes.	5
1.3. Aplicación Internacional.	8
Europa	8
América Latina.	12
1.4. El Medio Ambiente y la Intervención del Estado.	14
1.4.1. Clases de Intervención.	15
1.4.1.1. Intervención Legal.	15
Regulaciones	15
Instrumentos Económicos	17
A. Los impuestos y cobros	18
B. Los subsidios	18
C. La subasta y esquemas de licitación	18
1.4.1.2. Intervención Administrativa.	20
CAPÍTULO II	23
LOS IMPUESTOS AMBIENTALES - VERDES	23
2.1. Clases de Impuestos Ambientales.	23
2.1.1. Los Impuestos Redistributivos.	23
2.1.2. Los Impuestos Incentivadores.	24
2.1.3. Los Impuestos de Finalidad Fiscal.	25
2.2. Características.	25
2.2.1. Capacidad Económica.	25
2.2.2. Potestad Tributaria.	26
2.2.3. La Extradificalidad.	27



2.2.4. La Coactividad.	29
2.2.5. Su Cuantificación.	33
2.3. Efectos de los Impuestos Ambientales.	36
2.4. Finalidad de los Impuestos Ambientales.	38
CAPÍTULO III	42
LEGISLACION NACIONAL DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACION VEHICULAR	42
3.1. Acercamiento a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.	42
Objeto Imponible	43
Hecho Generador	43
Sujetos	43
Exenciones	43
Base imponible	45
Factor de Ajuste	47
Cuantía del Impuesto	47
Pago	48
Intereses	48
Depósito de las recaudaciones	49
Responsabilidad Solidaria	49
Disposiciones Transitorias	50
3.2. Constitución y demás normativa relacionada con el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.	51
Resolución NAC-DGERCGC14-00295	54
Reforma a la Resolución NAC-DGERCGC12-00045	56
Ordenanza CUENCAIRE	57
CAPÍTULO IV	61
EFICACIA DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES DESDE SU VIGENCIA EN EL ECUADOR	61



4.1. Aplicación y funcionamiento actual del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. (IACV).	61
4.2. Forma de recaudación.	65
4.3. Distribución de lo recaudado.	69
4.4. Análisis comparativo.	70
CONCLUSIONES	73
RECOMENDACIONES	75
ANEXOS	76
Documentos	76
BIBLIOGRAFÍA	78
Sítios Web	81
Referencias	82



INDICE DE CUADROS

<i>Cuadro 1: Relación de Algunos de los Impuestos Ambientales Utilizados en la OCDE (Boletín ICE Económico, 2002)</i>	12
<i>Cuadro 2: Estudio de Posibles Incentivos e Instrumentos Económicos. (Breithaupt, 2006)</i>	19
<i>Cuadro 3: Diferencia entre Prisión y Reclusión. (Código Penal, 2001)</i>	31
<i>Cuadro 4: Base Imponible y Tarifa (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)</i>	45
<i>Cuadro 5: Tarifa del Impuesto a los consumos especiales. Vehículos Híbridos. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)</i>	46
<i>Cuadro 6: Factor de Ajuste. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)</i>	47
<i>Cuadro 7: Tasa de Interés Trimestral por Mora Tributaria del año 2014. (SRI, Tasas de Interés Por Mora Tributaria, 2014)</i>	49
<i>Cuadro 8: Descuento para vehículos con cilindraje mayor a 2500 cc. (SRI, Consideraciones del IACV, 2012)</i>	50
<i>Cuadro 9: Descuento para vehículos con cilindraje mayor a 2500 cc. (SRI, Consideraciones del IACV, 2012)</i>	51
<i>Cuadro 10: Fechas para el pago del IACV. (Registro Oficial 248, 2014)</i>	55
<i>Cuadro 11: Niveles de Presión Sonora Máximos para Vehículos. (Límites Permisibles De Niveles De Ruido Ambiente Para Fuentes Fijas Y Fuentes Móviles, Y Para Vibraciones, n.d.)</i>	58
<i>Cuadro 12: Anillo de Ringelmann. (Anillo de Ringelmann, n.d.)</i>	59
<i>Cuadro 13 Emisiones de gramo de CO2 por Kilómetro. (Emisiones de CO2 de los vehículos, 2009)</i>	61
<i>Cuadro 14: Rubros que Componen la Matricula. (SRI, Servicio de Rentas Internas, 2014)</i>	67
<i>Cuadro 15: Recaudación IACV a Nivel Nacional Enero-Junio. (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2014) (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2013)</i>	68



Cuadro 16: Recaudación IACV - Meta Planteada. (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2014) (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2013) (SRI, Informe de Labores de Enero a Diciembre, 2012) _____ 68

Cuadro 17: Recaudación IACV - Provincia Azuay. (SRI, Recaudacion Impuesto Ambiental a la Contaminacion Vehicular, 2014) _____ 69


Cuadro 18: Recaudación IACV Ciudad de Cuenca. (SRI, Recaudacion Impuesto Ambiental a la Contaminacion Vehicular, 2014) _____ 69



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Evelyn Fernanda Vásquez Alarcón autora de la tesis "IMPUESTOS VERDES: ANALISIS DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACION VEHICULAR EN EL ECUADOR", reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de Abogada. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autora.

Cuenca, 2 de Febrero del 2015



Evelyn Fernanda Vásquez Alarcón
C.I: 0104163225



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Evelyn Fernanda Vásquez Alarcón autora de la tesis "IMPUESTOS VERDES: ANALISIS DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACION VEHICULAR EN EL ECUADOR", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autora.

Cuenca, 2 de febrero del 2015

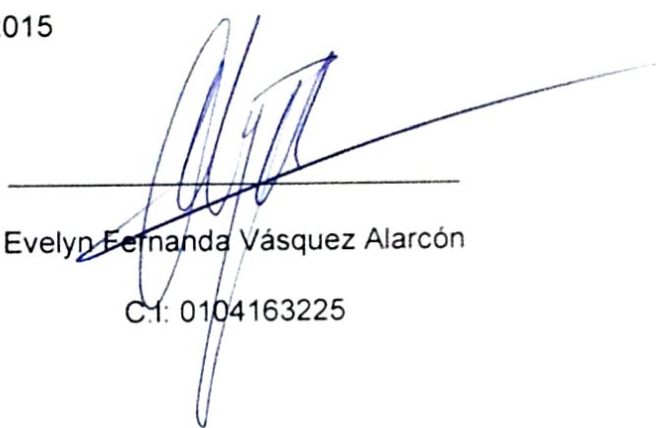
Evelyn Fernanda Vásquez Alarcón

C.I: 0104163225



Evelyn Fernanda Vásquez Alarcón autora de la tesis "IMPUESTOS VERDES: ANALISIS DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACION VEHICULAR EN EL ECUADOR", declaro que la responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestas en este trabajo corresponden exclusivamente a la autora.

Cuenca, 2 de febrero del 2015



Evelyn Fernanda Vásquez Alarcón

C.I: 0104163225



AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por haber estado presente a lo largo de mi vida, guiándome y escuchándome.

A mis padres por ser el mejor apoyo de todos, por siempre estar ahí para mí, ayudarme a ver lo mejor de las cosas y enseñarme que con esfuerzo y dedicación todo se puede conseguir.

A mis amigas que siempre me han apoyado y acompañado a lo largo de lo que va del camino de la vida.

A mis profesores por haberme compartido su conocimiento y amistad.

A mi tutor el Dr. Tiberio Torres, por su tiempo, paciencia, guía y ayuda para culminar satisfactoriamente esta monografía.



DEDICATORIA

A Dios y a mis padres por ser mi fuerza y razón de salir adelante, para nunca decepcionarlos y siempre llenarlos de orgullo.

INTRODUCCION

A través de los tiempos, el medio ambiente se ha ido deteriorando por las diferentes actividades del hombre; el desarrollo y progreso de las ciudades está destruyendo nuestro hábitat, y es hasta ahora cuando la situación se torna difícil y los países toman medidas ambientales para intentar resolver el daño.

En la actualidad el problema que más afecta a la economía y al mundo en general, es la contaminación del ambiente, que se refleja en los desastres naturales y en la menor disposición de sus recursos para el ser humano; impidiendo alcanzar el objetivo del Estado, de reconocer el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, además se debe considerar la influencia de los intereses económicos de cada nación que hacen de lado los intereses de protección ambiental.

Ante esta realidad, los países se han visto en la necesidad de crear normativa que regule esta situación, que por lo general, es penalizando las actividades contaminantes y al mismo tiempo pretenden brindar sostenibilidad en el manejo de los mismos, con la imposición de “Impuestos Verdes” que se basan en el principio de “Quien contamina, paga.”

Bajo estos supuestos, es que se decide llevar a cabo una análisis de la Ley De Fomento Ambiental Y Optimización De Los Ingresos Del Estado, junto con otras normas relacionadas y compararlas con lo que establece la doctrina y la legislación comparada al respecto, donde el objetivo es incentivar conductas ecológicas responsables o que cuyo efecto altere la conducta de los sujetos pasivos (la población) de forma favorable para el medio ambiente.

Esta investigación nos llevara a determinar si el impuesto establecido en el Ecuador cuenta con un fundamento cierto de carácter ecológico, o aparenta más bien constituir una muy buena fuente de obtención de recursos fiscales.

Por lo planteado lo que se busca con este trabajo es determinar si el Impuesto Verde: Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. IACV constituye o no un impuesto ambiental como lo analiza y establece la doctrina, además de si en realidad durante sus



años de vigencia ha conseguido sus objetivos o por lo menos aproximarse a ellos como los han sabido expresar en los diferentes medios e inclusive en la misma Exposición de Motivos del Suplemento del Registro Oficial No. 583 del 24 de Noviembre del 2011 en el cual se publicó la ley que regula este impuesto.



CAPÍTULO I

ORIGEN DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES - VERDES

1.1. Origen y Evolución de los Impuestos Ambientales – Verdes.

Los impuestos son casi tan antiguos como el mismo hombre, su origen se remonta a la época primitiva, donde se hacían ofrendas a los dioses o soberanos en forma de tributos a cambio de “beneficios”. El legado más grande que nos ha dejado la cultura mesopotámica es el Código de Hammurabi donde encontramos antecedentes del origen de los impuestos. (Gomez, 2010)

Desde la antigüedad los gobiernos se enfrentaban a la necesidad de financiar los gastos de sus administraciones, que se veían reflejadas en las situaciones económicas atendibles a su tiempo, los mismos que buscaban satisfacer necesidades públicas y es por esto que los tributos ya sean en especies o en prestación personal obtenidos de los pueblos vencidos en guerras y los que se obtenían del mismo pueblo por el cobro de impuestos religiosos, a las tierras, por ser extranjeros, por tránsito de mercancías que en la actualidad se los conoce como aranceles, etc. pasaron a ser interés fundamental para la subsistencia del aparato de gobierno, los cuales fueron obtenidos mediante el ejercicio del poder o a través de costumbres que luego se convirtieron en leyes. (Gomez, 2010)

Respecto de la evolución del derecho ambiental podemos decir que se ha dado en tres periodos, comenzando por el Derecho Romano, donde los recursos naturales, la tierra, agua, yacimientos, flora, fauna, el ambiente en general fue conocido como “*res communi*”, cosas de la comunidad, que podían ser empleadas por todos. Durante este tiempo mientras el uso particular de los recursos no afectó la naturaleza y “el desastre ecológico” no existió; ningún obstáculo legal o económico impidió el uso y abuso de tales bienes, teniendo en cuenta que los malos usos no fueron advertidos, ni por la técnica, ni por la política, ni por el derecho; y los principios de la propiedad fueron eficientes para regularlos. (Frente Universitario Peronista, 2008)



Con el pasar del tiempo la estructura jurídica empezó a tornarse obsoleta e inútil y las leyes tendían a restringir usos no sustentables, pero estas regulaciones no dan efectos inmediatos ni maravillosos, al contrario presenciamos evidentes formas de uso no sustentable de difícil corrección por la legislación y es así que nace un ilícito de daño civil e incluso admite un daño penal aplicable a la destrucción de la naturaleza.

En vista de que la situación ambiental que se tenía en otras épocas se ha visto deteriorada por el paso de los años y el mal uso de los recursos naturales no advertido, los Estados buscan resolverla creando y regulando distintos impuestos, gravámenes, y servicios económicos, cuya base moral nos cuestionamos, dado que primero debería resolverse la situación producida, en la que los actuales contribuyentes no han sido los causantes del daño.

La Conferencia de Estocolmo de 1972 fue un gran paso para la evolución del derecho ambiental, inaugurando un segundo periodo, esta se concentró principalmente en temas relacionados con la degradación ambiental y la contaminación transfronteriza, la misma que señala que la contaminación no reconoce los límites políticos o geográficos y que afecta a los países, regiones y pueblos más allá de su punto de origen. (Mancilla)

Se iniciaron proyectos para recuperar y sistematizar elementos de derecho ambiental y es entre 1974 y 1998 que varios países adoptan normativas en asuntos ambientales, incluyendo a nuestro país, que en la Constitución de 1998, por primera vez hace referencia al medioambiente, sin olvidar; que al hacerse mención no se garantiza su cumplimiento, pues esta época se caracterizó por la ausencia de voluntad política y por la falta de una significativa inversión pública para hacer efectiva la protección ambiental, que en la práctica administrativa, fue una tarea secundaria que no estuvo incorporada en las políticas públicas de los Estados en donde el nivel de conciencia ambiental de sus ejecutores fue muy bajo. (Frente Universitario Peronista, 2008)

El interés de la crisis ambiental a nivel mundial se da junto con la publicación en 1987 del reporte "Nuestro Futuro Común" de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo, la misma que concluye cinco años más tarde con "La Cumbre de la Tierra" en Río de Janeiro en 1992.



El tercer periodo en la evolución del derecho ambiental fue contemporáneo al proceso de institucionalización política de la doctrina ambiental que se ha distinguido por el reconocimiento del derecho a un ambiente sano y su consagración como derecho fundamental y/o colectivo en las constituciones de la mayoría de los países de la región Latinoamericana. (Frente Universitario Peronista, 2008)

Entre los diferentes países del continente no hay coincidencia en cuanto al grado de desarrollo de sus instrumentos legales y de política ambiental, pues cada uno lo va aplicando de acuerdo a su realidad y madurez ambiental.

El Derecho Ambiental fue creado como respuesta a la necesidad de explotar recursos naturales en un marco de sostenibilidad y sustentabilidad. Su evolución ha sido rápida y progresiva, incorporándose lentamente en todas las ramas jurídicas y adquiriendo autonomía propia. (Frente Universitario Peronista, 2008)

La principal razón por la que *“Pagamos impuestos es para mantener una sociedad civilizada”* (Wendell Holmes, 2012) y así gozar y obtener el bienestar del país.

1.2. Definición de los Impuestos Ambientales – Verdes.

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua, *“Impuesto es el tributo que se exige en función de la capacidad económica de los obligados a su pago, como la renta y el patrimonio”* (DRAE, 2012); y al referirnos a “Verde” lo relacionamos con el medio ambiente, vida, salud, bienestar; por lo que podemos decir que impuestos verdes son aquellos que tienen como objetivo primordial la conservación, manutención y protección del medio ambiente, el cual es vulnerable por el uso y abuso de la intervención del ser humano.

Hay varias definiciones sobre lo que es el impuesto ambiental, Edgardo Ferré nos dice que *“Los tributos de tipo ambiental son aquellos impuestos, tasas y contribuciones especiales que establecen un incentivo a la protección ambiental, o compensa los daños ocasionados al medio ambiente por sujetos que soportan la carga tributaria”* (Ferre Olive, 2010).



También se puede decir que los impuestos ambientales son:

“El conjunto de normas que regulan las relaciones de derecho público y privado, tendientes a preservar el medio ambiente libre de contaminación, o mejorarlo en caso de estar afectado” (Zarim, 1996) de esta definición obtenemos dos finalidades, por un lado el crear conciencia sobre preservar el medio ambiente y por otro el reparar lo ya afectado.

La multidisciplinariedad del Derecho Ambiental busca integrar distintas ramas del derecho a fin de prevenir, reprimir o reparar las conductas agresivas al bien jurídico ambiental, todas ellas le ayudan para exigir y restablecer, para persuadir o prohibir según sea el caso. Tiene relación con el derecho público, en su parte sancionadora, con el administrativo en su forma y sujetos, con el derecho privado por su importante énfasis en el efecto reparador y de prevención de daños ambientales. (Acosta, 2011)

Este impuesto se fija sobre ámbitos muy diversos (uso de recursos naturales, fuentes de energía, actividades contaminantes, emisiones de CO₂, etc.) mediante la evaluación de las externalidades¹ (negativas) asociadas a cada unidad de emisión y lo que costaría aplicar medidas de control al respecto. (Easis Porro & Fuentes Guilarte, 2011)

Los impuestos ambientales son aquellas imposiciones económicas que los ciudadanos de un Estado deben pagar cuando se cumplen condiciones ya sean de contaminación o de emisión. La creación de impuestos verdes son para beneficio de las sociedades, para tener un entorno más limpio y contar con un mejor medio ambiente; este impuesto según la exposición de motivos de la ley que le dio vida, la LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO busca concientizar a las personas, para que recapaciten y eviten contaminar, pues como sabemos la premisa de los impuestos verdes a nivel mundial es “El que contamina, paga.” (Yague Ballester, 1999)

¹ Externalidades: Decisiones de consumo, producción e inversión que toman los individuos, hogares y las empresas, que afectan a terceros que no participan directamente en esas transacciones, es decir, son los costes o beneficios adicionales que no se reflejan totalmente, por lo que dan lugar a situaciones de ineficiencia económica. Ejm. La Contaminación es una externalidad negativa.



Los impuestos ambientales se consideran socialmente *regresivos*², porque la mayoría tienden a afectar a los productos de consumo masivo, como los vehículos y la energía, existiendo una gran posibilidad que los más afectados sean los ciudadanos de bajos recursos.

Por ello uno de los mayores problemas que se presenta es el cálculo de su cuantía, pues si son muy bajos, los agentes contaminantes lo pagarán y seguirán deteriorando el ambiente sin ninguna conciencia, pero tampoco pueden ser muy altos porque tendría un efecto negativo en la productividad de las empresas, llevándolas inclusive a la quiebra; lo que se busca es que sea un monto considerable para que los agentes lleguen a percibir que seguir contaminando no les es rentable.

Una de las teorías de impuestos que se han aplicado en esta rama son los conocidos “Impuestos Correctores o Pigouvianos” llamados así en honor del economista inglés, A. C. Pigou; que son aquellos destinados a atenuar los efectos de las externalidades, igualando los costes marginales privados a los costes marginales sociales. Estos impuestos también consiguen que la empresa gaste una cantidad socialmente eficiente en la reducción de la contaminación, cuanto mayor sea la contaminación que quiera reducirse, mayor será el coste. (Pigou, 1932)

Los impuestos verdes que se instauran dentro de un Estado deben establecerse de acuerdo a la realidad de cada país, respondiéndose preguntas como: ¿Porque y para que impuestos ambientales?, ¿que generan y que no deben generar estos impuestos? Son preguntas claves que deberían ser planteadas al momento de su creación, pues su objetivo principal es la preservación del medio ambiente y así también el del Estado de cumplir su proyecto constitucional de brindar un ambiente sano, ecológicamente equilibrado y seguro, haciendo uso de los recursos naturales de manera racional, sustentable y sostenible, acercándose cada vez más al Buen Vivir, el Sumak Kawsay,

² Impuestos regresivos son aquellos que no distinguen la capacidad contributiva y por lo tanto gravan con mayor incidencia a los que menos tienen, son por lo tanto impuestos injustos. (Pillco, 2010)



por medio de convivencia en diversidad y armonía con la naturaleza como lo plantea el preámbulo de nuestra Constitución de la Republica.

1.3. Aplicación Internacional.

En el mundo durante estos últimos años se ha dado un creciente interés por la aplicación de instrumentos fiscales para la protección del ambiente, que principalmente obligan a quienes contaminan a pagar impuestos que reflejan los costos que le producen a la sociedad en general la contaminación que provocan. En muchos países desarrollados se han venido haciendo esfuerzos para crear una base jurídica sólida, para que todos se vean obligados a usar tecnologías más limpias y de cierta manera crear conciencia ambiental que nos lleve a generar un medio ambiente más sano para los presentes y las futuras generaciones.

Europa

El medio ambiente se ha venido menoscabando por la mano del hombre y el progreso, la globalización y el desarrollo de las naciones está destruyendo nuestro hábitat, pero esta área se convierte en una cuestión de importancia internacional con la celebración en 1972 en Estocolmo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, donde nació la declaración que lleva el mismo nombre, en la cual se dispuso que los Estados se responsabilicen para que las actividades que se realicen en sus fronteras, jurisdicción y control no provoquen daños a las personas, ni al entorno y medio ambiente de los otros Estados.

Existen organizaciones internacionales como la ONU que ha planteado proyectos desde hace años atrás en búsqueda de mantener e intentar resolver el daño que se da conforme las naciones se desarrollan, en diciembre de 1972 se creó el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) que busca promover, orientar e implementar programas de cooperación internacional en esta área. Esta institución ha jugado un papel importante, pues ha servido como mecanismo para el desarrollo del derecho ambiental internacional, coordinando actividades relacionadas y asistiendo a los países en la implementación de políticas medio ambientales adecuadas así como a fomentar el



desarrollo sostenible, alentando, informando y capacitando a las naciones y a los pueblos para que mejoren su vida sin comprometer la de las futuras generaciones.

En junio de 1992 se reúnen nuevamente en una conferencia celebrada en Rio de Janeiro, llamada Cumbre de la Tierra en la cual se dio nacimiento a la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que aclara el concepto de desarrollo sostenible. Esta declaración contiene 27 principios en donde el número 16 es esencial en materia de fiscalidad ambiental; *“El que contamina, paga”*, teniendo también en cuenta otros principios como el primero, que reza: *“Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.”* (Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1992)

La Conferencia de Río fue también testigo de la aprobación de la Convención sobre el Cambio Climático, que afirma la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que condujo a la firma en 1997 del Protocolo de Kioto.

En 2002 en Johannesburgo se lleva a cabo una nueva cumbre, la misma que busco reforzar los compromisos acatados en conferencias anteriores y establecer una agenda global que incluyera acciones concretas en el ámbito nacional e internacional, así como establecer mecanismos para evaluar el cumplimiento de medidas en el campo del desarrollo sostenible. Estuvo llena de buenas intenciones pero no hubo compromisos concretos por lo que se considera que en realidad esta cumbre fue un fracaso. (Cuadrado Ruiz, 2012)

Diez años después de la cumbre de Johannesburgo, en junio del 2012 se realizó la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible RIO+20 en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil. Las conversaciones oficiales se centraron en dos temas principales: cómo construir una economía ecológica para lograr el *desarrollo sostenible*³ y sacar a la gente de la pobreza, y cómo mejorar la coordinación internacional para el

³ Desarrollo sostenible: el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la posibilidad de que las generaciones futuras satisfagan las suyas.



desarrollo sostenible. Fue una conferencia para definir las vías hacia un con más empleos, más energía limpia, una mayor seguridad y un nivel de vida digno para todos. (Rio+20, 2012)

Esta conferencia considera que el *“desarrollo sostenible no es una opción, es el único camino que permite a la humanidad compartir una vida digna en este, nuestro único planeta.”* (Rio+20, 2012) Uno de los puntos que se trato fue la transición hacia economías más verdes sin dejar de centrarse en la erradicación de la pobreza.

La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) realiza su primer informe en el 2000 sobre la mejor manera de integrar la perspectiva medioambiental en la política de transporte “TERM 2000”, donde nos muestra que la situación es cada vez más insostenible, debido al rápido crecimiento del parque automotor, aumentando la participación del transporte en las emisiones de gases de efecto invernadero. Lo cual pone en peligro los objetivos de la UE acordados en Kioto. Desde este año viene elaborando un informe anual con el objetivo de destacar el impacto del transporte en el medio ambiente y los avances logrados en cuestiones específicas. (AEMA, Impuestos medioambientales: Evolucion Reciente., 2000)

En febrero del 2001 realiza un informe sobre “Impuestos Medio Ambientales en la Unión Europea: El sector transporte” que fue una actualización de la primera evaluación realizada en 1996 a petición de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo, donde está consiente que las políticas ambientales son sólo parcialmente eficaces para conseguir los objetivos marcados en el sector transporte, que hasta esa fecha no se había logrado avances en fiscalidad verde pero que con estos nuevos impuestos se tiene grandes expectativas debido a la existencia de cada vez más iniciativas y experiencias que podrían ayudar a mitigar los daños. (Jimenez Beltran, 2001)

Una lógica de evaluación de ¿por qué los Impuestos Ambientales? nos lleva a determinar que la Sostenibilidad también puede ser aplicada a la fiscalidad como respuesta a principios bien establecidos y aceptados de internalización de las externalidades por medio del principio “Quien contamine, paga”. Al referirnos a las externalidades no solo lo



hacemos respecto de aquellas que causan contaminación sino también a las relacionadas con el uso insostenible de los recursos y los costes requeridos para la recuperación de los ecosistemas.

Los impuestos medio ambientales deben ser *“La fijación de precios justa y eficaz basada en el principio de que quien contamina paga, incluida la fiscalidad justa de los combustibles para todos los modos de transporte, y evolución hacia una fiscalidad variable de los automóviles para que los ciudadanos conozcan mejor los costes de sus viajes (...)”* (BOPA, 2002)

En el TERM 2009 comenzamos a ver que los avances cambiaban de dirección en la política de transporte, los últimos datos sobre la eficiencia energética de los automóviles muestran que la velocidad de mejora ha aumentado y si las mejoras en tecnología continúan, las emisiones se reducirían gradualmente. (AEMA, Hacia un sistema de Transporte Eficiente en el Consumo de Recursos, 2009)

El uso de impuestos ambientales ha aumentado el número de aplicaciones, de bases imponibles y de sujetos pasivos. Los ingresos suben y la participación de estos impuestos está creciendo con más rapidez que la de los impuestos que gravan el trabajo.

Desde hace años en los países miembros de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) ya han sido puestos en práctica los impuestos ambientales, su diversidad es cada vez mayor incluyendo tributos sobre envases no retornables, fertilizantes y pesticidas, residuos sólidos y líquidos o sobre emisiones de óxido de azufre y de carbono a la atmosfera. El CO₂ que normalmente lo vemos a través del consumo de combustibles fósiles constituye un elemento fundamental en las discusiones sobre política ambiental y fiscal que mantienen los países de la OCDE desde comienzos de los años noventa. (Sandoval Cabrera, 2008)

El Cuadro 1 nos ilustra sobre la variedad de alternativas que permiten los tributos ambientales en algunos de los países de la OCDE.



RELACION DE ALGUNOS DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES UTILIZADOS EN LA OCDE	
Aceites lubricantes	Finlandia, Holanda
Baterías	Bélgica, Canadá, Dinamarca, Portugal, Suecia
Bolsas de plástico	Islandia, Italia
Envases no retornables de bebidas	Bélgica, Canadá, Dinamarca, Finlandia, Noruega
Fertilizantes	Austria, Finlandia, Suecia
Materiales vírgenes o sin refinar	Dinamarca
Neumáticos	Austria, Canadá, Portugal
Papel no reciclado	Bélgica, Francia
Pesticidas	Bélgica

Cuadro 1: Relación de Algunos de los Impuestos Ambientales Utilizados en la OCDE (Boletín ICE Económico, 2002)

El sistema tributario ambiental es un fenómeno reciente en los países desarrollados, en Dinamarca, Países Bajos y Suecia los gobiernos han liderado una reforma fiscal verde integral, relacionada con la eliminación, modificación o introducción de nuevos impuestos, disposiciones fiscales y ayudas financieras, mientras que el resto de países desarrollados han iniciado reformas fiscales con una disposición ambiental limitada, pues su motivación obedece más a objetivos recaudatorios que de protección medioambiental. En este sentido, el progreso y obtención de las metas planteadas es un proceso largo y de gran compromiso, se han logrado avances dentro de los países miembros de la AEMA como los de la OCDE, pero sin duda se exige, en el marco de la Unión Europea, avances sustanciales en el campo de la armonización fiscal que incentiven una base medio ambiental común, pues es la única forma de conseguir un desarrollo sostenible de los Estados.

América Latina.

Gran parte de países de América Latina tiene impuestos que gravan los combustibles; estos tributos son considerados ambientales en su concepción más amplia, ya que su creación ha respondido principalmente a las necesidades de recaudación. Se han establecido impuestos que gravan otras externalidades como la descarga de aguas residuales en el caso de México, en Chile se hace uso de varios mecanismos para



proteger los recursos naturales, desde patentes mineras hasta permisos negociables para la emisión de fuentes fijas de óxidos de nitrógeno. (Instituto Nacional de Ecología, 1997)

Pero existen otros países como Colombia en el cual se han implementado fórmulas fiscales dirigidas hacia los incentivos tributarios como exclusiones del impuesto a las ventas (IVA) para las inversiones en sistemas, maquinaria de reciclaje, depuración o tratamiento de aguas residuales, emisiones atmosféricas o residuos sólidos, etc., y prevé deducciones del impuesto a la renta para inversiones en control y mejoramiento del medio ambiente, entre otras. (Instituto Nacional de Ecología, 1997)

Así mismo Brasil ha implementado un sistema interesante y novedoso en donde lo recaudado por concepto de Impuesto sobre la circulación de bienes y servicios (equivalente al IVA) es transferido a los municipios en base a criterios de gestión ambiental; dicho índice ecológico se calcula en función de las áreas protegidas en su territorio y de ponderaciones que dependen del manejo de dichas áreas. (Oliva, N. Rivadeneira, A. Serrano, A. Carrillo, S., 2011)

Hay que tener en cuenta que los instrumentos de la política fiscal son sólo eso, medios para conseguir distintos objetivos y, en el caso de los fines ecológicos, deben estar acompañados de otros instrumentos económicos y regulatorios según sea el problema a mitigar.

Varios países de la región ya han emprendido la implementación de herramientas fiscales en la política ambiental; si bien lo han hecho más con el afán de reforzar sus ingresos tributarios, se ha visto la incorporación de impuestos con características particulares en cuanto a la base imponible y a su evolución en la recaudación. Tenemos claro que es un proceso paulatino, en el cual es factible el uso de impuestos en la reducción de los problemas y/o en la gestión adecuada del medio ambiente que dependerán de la situación particular de cada país, pero también de las oportunidades que nacen en los procesos de integración regional.



1.4. El Medio Ambiente y la Intervención del Estado.

El Estado debe cumplir un rol preponderante, ser el pilar central de una sociedad en cualquier discusión que aborde lo político. Pero cuando se señala medio ambiente y desarrollo económico en una misma oración, aparece una brecha que se presenta en la práctica más que en el discurso.

Para algunos la legislación ambiental dentro de los países representa una impotencia a la actividad productiva, porque encarece los costos de producción de las empresas, aunque la gran mayoría se encamina a pensar que estos costos son necesarios para la viabilidad de los recursos naturales, para evitar efectos negativos en áreas productivas como la agroindustria o pesca, y además que tenemos el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación.

Si las empresas, que por lo general son las que más contaminan consideran que es económicamente eficiente pagar las indemnizaciones a la población afectada y las multas establecidas por la administración, teniendo en consideración el costo del daño ambiental, la intensidad del mismo y su frecuencia, claramente las medidas sancionatorias no funcionan y el Estado debe optar por otros mecanismos de intervención como ventajas económicas, tributarias o crediticias que ayuden a conciliar el desarrollo económico con el medio ambiente libre de contaminación.

El Estado puede internalizar las externalidades incorporando directamente los costos de servicios, perjuicios y reparación ambiental al precio de los bienes, servicios y actividades que los producen, apropiándose del daño que generan para el resto de la sociedad las decisiones particulares consideradas, contribuyendo a la aplicación del Principio de quien contamina, Paga y a la integración de las políticas económica y ambiental.

Hay que ver que la intervención también debe tomar medidas dirigidas para el mismo Estado, pues el lleva a cabo actividades que son exclusivas de la administración pública y que dañan el medio ambiente; como la construcción de carreteras, presas hidroeléctricas, planes urbanísticos, etc.



Entre las medidas a usarse, el Estado siempre deberá optar por las menos perjudiciales o gravosas al momento de su intervención, la misma que deberá ser aplicada proporcionalmente a las actuaciones de los particulares.

El Estado no debe dejar de intervenir en materia medioambiental por miedo a afectar la economía, sino que con más razón debe hacerlo porque el medio ambiente posee un rol en la economía. Debe intervenir cuando las condiciones del mercado no funcionan del todo bien, produciéndose efectos negativos y así también porque todos los ciudadanos tenemos derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación.

1.4.1. Clases de Intervención.

Podemos decir que el Estado interviene en materia medio ambiental de dos formas, una Legal, es decir por medio de las leyes establecidas por la Asamblea Nacional y otra Administrativa, que son creadas por los órganos administrativos que comandan las ciudades, en nuestro caso los Gobiernos Autónomos Descentralizados, que nacen también de normas por lo que en sí mismas son regulaciones.

1.4.1.1. Intervención Legal.

Regulaciones

Las regulaciones son las leyes creadas por la Asamblea Nacional en base a las necesidades de nuestra sociedad. La creación de la normativa de derecho ambiental que forma parte del ordenamiento jurídico es una forma de regulación para controlar, proteger y mantener el medio ambiente de la contaminación o daños que puedan producir la sociedad, por medio de empresas o individualmente hablando.

Por lo general el Estado interviene por medio del derecho administrativo o penal para gravar las actividades contaminantes, estableciendo los niveles máximos de externalidades negativas, siendo la forma legal, la mejor que se le puede dar al problema. Cabe recalcar que algunos autores consideran que las regulaciones no permiten buscar el nivel eficiente de contaminación, ellos consideran que pueden existir otros mecanismos que las estrictas normas del todo o nada que implican las leyes.



En las regulaciones se da una gran intervención del estado, pues primero deben averiguar, determinar y plantear la realidad del país respecto de los niveles en que las emisiones son peligrosas, luego crear la normativa que regulará dicha situación, que por lo general son uniformes a los contaminadores y por último es indispensable controlar el cumplimiento de lo establecido por lo que se deben crear organismos estatales encargados de su vigilancia.

Una de las desventajas de las regulaciones es que tanto las personas jurídicas como las naturales no les interesa si están o no contaminando mientras estén dentro de la ley, no hacen conciencia para buscar aplicar métodos que reduzcan la contaminación, pues más tiempo gastan tratando de ver la manera de quedar exentos, que de conseguir tecnología más limpia.

El resultado de una regulación ambiental implica el alza de precios sobre los productos en los cuales recaen los procesos o actividades que son objeto de regulación. El control entre el nivel de contaminación y el proceso productivo dependerá de los bienes y servicios afectados, por lo que es mejor dejar en manos de las empresas el control del nivel de contaminación por medio de sus procesos productivos, porque es muy probable que ellas sepan mejor que el Estado como reducirla, de esta forma también el intervencionismo del Estado será menor, pues a la sociedad le preocupa el nivel de contaminación, no como se produce.

Nuestro país cuenta con normativa al respecto, tenemos la Ley de Gestión Ambiental, la Ley de Prevención y Control de Contaminación Ambiental, Ley de Fomento Ambiental Y Optimización de los Ingresos del Estado, así como su respectivo reglamento en la cual se da la regulación al Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, que es el que nos interesa para el desarrollo de este trabajo. Además también existen normas según diferentes áreas como la Eléctrica, Telecomunicaciones, Transporte: portuario, aéreo, terrestre, etc. pero la norma madre, la que guía y determina a las demás es nuestra Constitución donde se consagra un capítulo a los derechos de la naturaleza, así también en el artículo 14 y 15 tenemos el derecho a un Ambiente Sano.



Instrumentos Económicos

Son mecanismos que también se usan en la regulación Ambiental que afectan a los costos y beneficios, por ejemplo; en la rentabilidad de procesos o tecnologías alternativas o el precio de un producto, por lo que incide también en las decisiones de productores y consumidores.

Estos instrumentos son mecanismos de intervención del Estado en la economía para mejorar el medio ambiente, por un lado con el único interés de influenciar en la estructura de precios, niveles de rentabilidad y la competitividad que se formará en las empresas, y por otro lado en los productores y consumidores intentando generar en ellos conciencia ambiental para que modifiquen sus conductas negativas con el medio ambiente.

Los instrumentos económicos deben ser usados como mecanismos de precios para obtener objetivos normativos. En el ámbito vehicular estos instrumentos tienen sus ventajas que son: (Breithaupt, 2006)

- Genera Ingresos para que puedan ser reinvertidos en medio ambiente.
- Refuerza el principio de quien contamina, paga. Pues al fijarse un rubro por el rodaje, ruido, emisiones, etc. los usuarios pagan por el costo de su transporte.
- Políticas de Incentivos, pueden ayudar a disminuir la demanda de transporte y sustituirla a favor del transporte público.
- Son Flexibles, es decir las empresas pueden acoplarse de mejor manera que a las imposiciones que establecen las regulaciones.

Y así también tiene sus desventajas que son: (Breithaupt, 2006)

- Antipatía publica al inicio, por lo general los ciudadanos tienen una reacción negativa a este nuevo tipo de rubros y aranceles.
- Incertidumbre respecto del nivel "correcto" del precio a cobrarse para internalizar la externalidad negativa generada, se requiere de mucho análisis y de mejoras en el proceso.
- Incertidumbre respecto de cuánto tiempo le tomara a la sociedad reaccionar y empezar a tomar conciencia de su consumo y contaminación, por ejemplo el retiro



del subsidio del combustible y por ende su alza puede no generar una reacción a corto plazo sino más bien a largo plazo.

- Ingresos inestables, debido a que dependen de la decisión de los agentes contaminadores, el ingreso no será regular, ni estable pues su base es endeble. La mejora en el objetivo ambiental genera la disminución en el ingreso.

En el área vehicular y de transporte contamos con tres tipos de instrumentos económicos: (Breithaupt, 2006)

A. Los impuestos y cobros

Se usan para aminorar la demanda de transporte, desalentando el uso de ciertas formas de transporte y ciertas tecnologías. Cuando nos referimos a los cobros, nos vinculamos con el abastecimiento público de servicios como el cobro por rodaje, tarifas de estacionamientos, etc. en cambio los impuestos no tienen vinculación con un servicio en particular, generalmente estos son exigidos por el Gobierno Nacional siendo una de sus fuentes de ingreso.

B. Los subsidios

Son aquellos creados para disminuir el costo de algunos modos de transporte, principalmente el público. Incentivan al cambio de medios de transporte que sean más amigables con el medio ambiente como caminar o la bicicleta.

C. La subasta y esquemas de licitación

Se utilizan con el fin de asignar derechos por el uso de determinados espacios, poniendo tarifas que restrinja el acceso de vehículos a estas zonas.

En el Cuadro 2, podemos ver un estudio de posibles incentivos e instrumentos económicos aplicables de acuerdo a las necesidades del mercado.



ESTUDIO DE POSIBLES INCENTIVOS E INSTRUMENTOS ECONÓMICOS		
Tipo de Incentivo o Desincentivo	Instrumentos Económicos	Medidas Económicas Seleccionadas
Desmotivar la propiedad de vehículos motorizados	Impuesto a la compra, o propiedad de vehículos	* Impuesto anual al vehículo * Impuesto por registro * Impuesto por reventa
	Restricción del número de vehículos y de nuevos registros	* Esquemas de subastas y pujas competitivas por las nuevas licencias. * Registro de propiedad del vehículo
Desmotivar el uso de vehículos motorizados	Impuesto al uso del vehículo	* Impuesto al combustible * Recargo al pagar en la estación
	Impuesto al uso vial	* Tarifas de estacionamientos * Peajes en la ciudad * Tarifificación vial
Fomentar el cambio hacia el transporte público o no motorizado	Restricción del acceso a los centros o áreas especiales	* Peajes en los puentes * Peajes de cordón * Tarifificación por congestión.
	Subsidios para el transporte Público	* Tarifas de transporte público subsidiadas * Subsidios para redes y operaciones de transporte público * Gastos deducibles de impuestos en transporte público
Alentar el uso de tecnologías de bajas emisiones e innovación	Impuesto a la compra, propiedad de vehículos	Diferenciación de impuestos de acuerdo a las emisiones.
	Impuesto al uso del Vehículo	* Impuestos al carbón y a la energía. * Recargos basados en las emisiones
	Impuesto al uso vial	Subsidios y rebajas en los impuestos a vehículos y tecnologías de bajas emisiones

Cuadro 2: Estudio de Posibles Incentivos e Instrumentos Económicos. (Breithaupt, 2006)



Podemos decir que así como las multas por la violación a las reglamentaciones como los impuestos que se establecen sobre contaminación elevan el coste de contaminar. La gran diferencia se da en que en las regulaciones no hay recompensa si se contamina menos, simplemente debe cumplirse lo que se establece; mientras que los impuestos si generan recompensa, pues si contamina menos, menos paga, por esto que el sistema de impuestos es más eficiente al momento de buscar una reducción en la contaminación.

El tema de la contaminación no debe centrarse en si se debe permitir o no, pues en un mundo tan industrializado es imposible erradicarla, además que ello significaría grandes costes que superarían a los beneficios sin ser eficiente por ningún lado. La cuestión es más saber cuánto debe delimitarse la contaminación tratando de balancear los beneficios y los costes.

1.4.1.2. Intervención Administrativa.

El desafío más grande que enfrentan tanto los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) como el Gobierno Nacional es el saber cómo diseñar, manejar y aplicar sistemas de gestión que sean capaces de conciliar y fomentar el crecimiento económico, la equidad (social, económica y ambiental) y la sostenibilidad ambiental. (Dourojeanni, 2000)

Los GADs se vuelven *“agentes de procesos de desarrollo sostenible que deben ordenarse internamente de manera democrática, que involucra también la competencia, decisiones, capacidad de gestión y participación de una sociedad civil local informada y dinámica.”* (Coria, 2007)

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) crea los Gobiernos Autónomos Descentralizados, los mismos que pueden ser regionales, provinciales, municipales y parroquial rural, todos son personas jurídicas de derecho público con autonomía política, administrativa y financiera que deben cumplir las funciones que la ley les atribuye con excepción de los GADs parroquial rural que solo pueden emitir acuerdos y resoluciones, el resto de GADs podrán expedir ordenanzas en uso de sus facultades y en el ámbito de sus competencias y territorio como lo establece nuestra Constitución.



Este tipo de norma jurídica llamada ordenanza que se caracteriza por ser subordinada a la ley, es un acto normativo a través del cual se expresan los Concejos para el gobierno de su respectiva sección territorial en temas que revisten interés general y permanente para la población y cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación. (Machicado, 2012)

La diferencia que existe entre las leyes y las ordenanzas, es que las primeras son expedidas por la Asamblea Nacional y las segundas lo son por los consejos, ya sean regionales, provinciales o municipales para planificar y mejorar el desarrollo de su circunscripción territorial, teniendo en cuenta que siempre deben guardar armonía con el plan nacional establecido por el Estado.

Las regulaciones ambientales se pueden clasificar según Jacobs de la siguiente forma:

a. Normas de Planificación: regulan el uso del territorio, las condiciones de edificabilidad o los niveles de ruido;

b. Normas sobre bienes de consumo: regulan el consumo energético, de los electrodomésticos o la utilización de catalizadores en los autos;

c. Normas sobre contaminantes industriales: regulan los niveles de emisión permitidos o el uso de las tecnologías anti-contaminantes;

d. Normas sobre el uso de recursos naturales: regulan los ritmos y cupos aplicables en la extracción de recursos renovables y no renovables.” (Gago, A y Labandeira, X., 2012)

A nivel mundial este mecanismo de normativa sancionadora es el más usado, supone una actuación directa e inmediata sobre los daños que se ocasionan al medio ambiente por medio de las multas como forma de sanción al incumplimiento de las mismas, así



también puede establecer el cobro de *impuestos*⁴, *tasas*⁵ o *contribuciones especiales*⁶, según sea el caso.

Dentro de la intervención administrativa podemos hacer referencia a que el Municipio de Cuenca y otros municipios han dictado ordenanzas en búsqueda del desarrollo y mejoramiento ambiental en la competencia de sus territorios; ordenanzas que establecen impuestos al rodaje de vehículos, emisión de ruido, creación de tasas para servicios respecto de los parques, ríos, áreas verdes públicas, multas por incumplimiento de ordenanzas de gestión de residuos sólidos, así como ordenanzas que crean y establecen el funcionamiento de comisiones de gestión ambiental y otras que regulan la protección de las Cuencas Hidrográficas, el sistema de revisión vehicular CUENCAIRE, etc.

El cuidado del ambiente y el mejoramiento de la calidad ambiental se asumen como nuevas incumbencias municipales por lo que los GADs también emiten reglamentos como otro mecanismo para controlar, regular y poner en marcha políticas públicas que ayuden al mejoramiento, manutención y protección del medio ambiente y sus recursos.

Es importante recalcar que la intervención administrativa, es decir la que desempeñan los GADs principalmente, siempre estará vinculada con las reglamentaciones e instrumentos económicos que propone la intervención Legal, pues el desarrollo sostenible requiere el diseño de fórmulas de reajustes entre los intereses del gobierno, del mercado y de la sociedad, a través de mecanismos que atribuyan un nuevo papel de intermediación, facilitación y descentralización a las administraciones públicas. (Coria, 2007)

⁴ Impuesto: la prestación exigida al obligado es independiente de toda actividad estatal relativa al contribuyente. Dependen de la capacidad contributiva. Montano, C. (1999). *Programa de Derecho Tributario*, Vol. I, Universidad Técnica Particular de Loja, editorial UTPL, Loja.

⁵ Tasas: existe una especial actividad del Estado materializada en la prestación de un servicio individualizado en el contribuyente, sin que jurídicamente interese su requerimiento del servicio ni su beneficio como consecuencia de él. Montano, C. (1999). *Programa de Derecho Tributario*, Vol. I, Universidad Técnica Particular de Loja, editorial UTPL, Loja

⁶ Contribuciones Especiales: existe una actividad Estatal que es generadora de un especial beneficio para el contribuyente, interesa el incremento patrimonial en los bienes del obligado al pago. Montano, C. (1999). *Programa de Derecho Tributario*, Vol. I, Universidad Técnica Particular de Loja, editorial UTPL, Loja.



CAPÍTULO II

LOS IMPUESTOS AMBIENTALES - VERDES

2.1. Clases de Impuestos Ambientales.

La Agencia Europea de Medio Ambiente en uno de sus informes para facilitar la medida de la efectividad de los tributos ambientales nos indica tres clases de impuestos verdes según sus objetivos programáticos⁷: los Redistributivos o de recuperación de costos, los Incentivadores o modificación de conductas y los de finalidad fiscal.

2.1.1. Los Impuestos Redistributivos.

Este tipo de impuestos llamado también de recuperación de costos fueron los primeros en implementarse y tiene por objeto “*financiar la protección ambiental mediante la recuperación de costes públicos ocasionados por el sujeto contaminante*”. (Aguila, A y Navarro, J, 2011)

En este caso se percibe como contraprestación por el costo del beneficio o la utilidad del uso de servicios o bienes públicos, que permite recuperar el valor de la prestación o mantenimiento, pero que no varía en función de la cuantía ni del nivel de contaminación o daño que produce, lo que nos deja ver que no genera ningún tipo de incentivo en los consumidores, pues siempre pagarán lo mismo, contaminen más o lo hagan menos.

Existen dos tipos de tasas que fueron creadas para cubrir los costes de los servicios ambientales y de las medidas de control de la contaminación: (El Tributo Ambiental: Aplicación y efectividad sobre el medio ambiente, n.d.)

- Tasas Para El Usuario, donde la tasa es pagada por el usuario en concepto de un determinado servicio ambiental.
- Tasas Generales, por las cuales la tasa se emplea para gravar propósitos relacionados con usos ambientales pero no debido a un servicio específico a cargo del usuario.

⁷ Programático: Pertenciente o relativo al programa (declaración de lo que se piensa hacer en alguna materia). Real Academia Española.



Este tipo de impuestos reducen la efectividad del control ambiental porque dependerá del consumidor si cumple o no con los lineamientos ambientales, por tanto para algunos es mejor pagar la tasa establecida a que dejar de contaminar, pues le resulta más beneficioso lo segundo. En la actualidad este tipo de impuesto es aplicado por los municipios en el cobro de las tasas por alcantarillado, recolección de basura, etc.

2.1.2. Los Impuestos Incentivadores.

Lo que define a un impuesto como ambiental es su carácter incentivador, pues fueron creados con la única finalidad de evitar usos perjudiciales para el medio ambiente y cambiar el comportamiento de los productores y/o consumidores, mas no con un objetivo recaudatorio, que ha sido muy criticado porque va en contra de un principio del derecho tributario que es el de la capacidad económica.

Desde el punto de vista de los incentivos lo trascendental es el diseño y lo de menos es qué se hace con el dinero recaudado, ya que lo que realmente importa es que exista una estrecha relación entre base imponible e impactos ambientales que se quieren reducir. Se ha visto a estos impuestos como una excelente y eficiente forma de internalizar externalidades, es decir que los costos que se causa a la sociedad por el impacto ambiental o social pasan a ser costos privados de las empresas que los ocasionan y los precios que deben pagar los consumidores se vean afectados por el daño.

Lozano en su libro establece que como medidas tributarias de incentivo ambiental están los recargos, restricciones o limitaciones de beneficios fiscales, o cualquier medida que suponga un incremento de la cuota tributaria introducida con este fin incentivador sobre cualquier tributo. (Lozano Cutanda, 2010)

A pesar de que la principal finalidad de estos impuesto no es la recaudación, si recauda; y se debe prestar una atención fundamental al destino de dichos recursos y a su impacto distributivo, pues como hemos visto, lo determinante en ellos es, su capacidad para orientar la conducta de productores y usuarios hacia actividades más sostenibles desde el punto de vista ambiental.



2.1.3. Los Impuestos de Finalidad Fiscal.

Lo que buscan principalmente es incrementar por esta vía los ingresos públicos haciendo uso de una de las características del derecho tributario, la capacidad recaudadora.

Estos impuestos lo que hacen es simplemente aplicar una política fiscal en donde consideran las actividades contaminantes como una base imponible, de la cual se podrá obtener ingresos públicos, ingresos que preferentemente son direccionados y reinvertidos en el mantenimiento, protección y control ambiental, pudiendo también establecerse una reforma fiscal verde en la que los ingresos provenientes de estos tributos permitan reducir la cuantía de los que gravan los rendimientos del trabajo o del capital, pues con este impuesto se pretende fomentar el cuidado del medio ambiente y disminuir sus afecciones, y a la vez disminuye la presión tributaria sobre el trabajo y se incentiva con ello el empleo. (Easis Porro & Fuentes Guilarte, 2011)

2.2. Características.

Podemos plantear que los impuestos ambientales de forma general presentan las siguientes características

2.2.1. Capacidad Económica.

En términos generales este principio establece que han de contribuir a las cargas públicas quienes tengan la capacidad económica para hacerlo, por lo que donde no haya valor económico, la ley no podrá crear una capacidad económica como soporte del tributo, por lo que la carga tributaria a la que se deberá hacer frente dependerá de la que se tenga.

Para Pérez Ayala *“La noción de capacidad económica dentro de la Teoría de los Principios de justicia social, no integra ni da contenido a un principio autónomo, sino que es el presupuesto lógico o conceptual para elaborar desde las diversas modalidades de la justicia los principios de la justicia fiscal propiamente dichos: el de progresividad, el de igualdad y el de no confiscatoriedad impositiva.”* (Yague Ballester, 1999)

Respecto de la contaminación del ambiente se vuelve un poco difícil establecer una imposición, pues no siempre la cantidad de basura, de emisión de CO₂ de un vehículo,



etc. determinará la capacidad económica de los particulares o las empresas. Y por esto muchos no aceptan los impuestos ambientales, pues consideran que no miden la capacidad económica, solo se centran en el hecho generador como mero parámetro; pudiendo llegar a ser injusto el cobro del mismo.

García dice que para que sean efectivos y cumplan con un principio de equidad, el hecho imponible de los tributos que se establezcan debe concernirle a una actividad dañina para el medio ambiente que a su vez indique una determinada capacidad económica. (García)

En resumen los tributos ambientales no pueden renunciar a gravar el daño causado al medio ambiente, que se manifiesta por ciertas conductas y elementos contaminantes; lo que justifica su aplicación es que buscan cambiar la conducta perjudicial atendiendo a los fines económicos y sociales constitucionalmente ordenados.

Por mucho que se impulsen estas medidas (Impuestos Verdes) no se pueden aplicar indiscriminadamente, saltándonos los límites establecidos por el mismo ordenamiento. Pues a pesar de que estos impuestos no tengan como objetivo principal la recaudación, lo cierto es que la carga fiscal en algunos sujetos pasivos puede llegar a ser confiscatorio, generando una violación a los principios de la justicia fiscal.

2.2.2. Potestad Tributaria.

Es la facultad unilateral que tiene el Estado para poder crear tributos que serán pagados obligatoriamente por quienes cumplan con el hecho generador, esta potestad puede ser ejercida íntegramente por normas legales (Principio de legalidad o reserva). Dentro de estos gravámenes tenemos a los ambientales también.

En nuestro país cualquier reforma tributaria según el artículo 135 de la Constitución debe ser presentada por el Presidente de la República ante el Poder Legislativo para su aprobación, más en otros países, como España; en los cuales tienen comunidades autónomas, crean sus propias leyes tributarias en lo ambiental, más el Gobierno Central en su finalidad y objetivo de velar por todo el país y no solo por una zona, sigue teniendo



la potestad tributaria como para realizar las reformas necesarias y verificar que no recaigan sobre hechos impositivos ya gravados.

A pesar de que en el Ecuador el Poder Legislativo es quien crea y aprueba proyectos de ley y dentro de estas los tributos, debemos mencionar que la Constitución en su artículo 264 numeral quinto reconoce *potestad tributaria originaria*⁸ a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales para la creación de tasas y contribuciones especiales de mejoras, siempre que:

- a) sea en el ámbito de su competencia y territorio, y
- b) sea dentro de los límites que señale la ley.

Además el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) en el artículo 55 literal e), así como el artículo 57 literal b) y c) le concede potestad tributaria a las municipalidades para la creación de tasas y contribuciones especiales por los servicios que preste y obras que ejecute.

Igualmente, dentro de los demás literales de los mismos artículos se les confiere facultades para proteger, conservar el medio ambiente, y para fiscalizar y realizar el control de los elementos contaminantes del mismo. Es de esta forma que los gobiernos locales poseen potestad tributaria de tipo ambiental.

2.2.3. La Extradificalidad.

Desde su origen, la naturaleza contributiva es lo que llamamos fin fiscal de los tributos, que consiste en llenar las arcas del Estado para poder cumplir con las funciones asignadas. Con el pasar del tiempo se empieza a hablar de extradificalidad que es todo aquello que se aleja del fin recaudatorio.

El Estado se convierte en un instrumento para *“la realización de los principios rectores de la política social y económica, en cuyo reconocimiento, respeto y protección están comprometidos los poderes públicos.”* (Yague Ballester, 1999)

⁸ Potestad Tributaria Originaria: nace de la propia Constitución.



Dentro de estos principios rectores tenemos los derechos y protección al medio ambiente consagrados en la constitución en sus artículos del 71 -74.

Los tributos extrafiscales se configuran para el estímulo o desestímulo de específicas conductas que representan el interés estatal, siendo este la protección ambiental y constituyéndose en uno de los tributos extrafiscales más representativos. Pues así lo reconoce Tipke respecto del derecho tributario, al decir que no solo recauda, sino que también se interesa por dirigir la economía y redistribución de las rentas y patrimonios. (Tipke, 2003)

Las principales funciones de los impuestos ambientales son: generar ingresos, desalentar actividades ambientales nocivas e incentivar conductas beneficiosas para el medio ambiente, la primera es una finalidad fiscal y las dos restantes son extrafiscales. (Bilbao Estrada, 2009)

Los fines de los tributos ambientales se conforman de dos tipos:

- Fines Fiscales: es el tradicional, el principal objetivo de los tributos, la recaudación de dinero, por su naturaleza financiera.
- Fines Extrafiscales: aquellos que no solo generan ingresos, sino que también a través de ellos se siguen las políticas que el Estado requiere en base a sus necesidades.

Cuando hablamos de tributos ambientales no hablamos de impuestos donde su principal finalidad es la de generar ingresos, sino más bien la de incentivar y generar una conducta limpia y beneficiosa para el cuidado del ambiente.

Gran parte de los tributos buscan proteger el medio ambiente, incrementando la carga fiscal cuando la conducta del sujeto es más contaminante y disminuyéndola cuando su proceder resulta menos dañina a la naturaleza. (Yacolca Estares, 2013)

Con estos tributos se busca trasladar el costo de mitigar el daño medio ambiental a quienes se favorezcan, ya sea económicamente o no; de actividades contaminantes, con el objetivo de que sean ellos quienes carguen con estos gastos.



En el artículo 6 del Código tributario podemos ver que hace referencia a que los impuestos no solo son recaudatorios, sino que tienen un fin más allá del generar ingresos, un fin que busca obtener recursos y generar políticas para cubrir las necesidades del Estado. (Codigo Tributario, 2009)

Hay que ver que existe una contraposición entre la finalidad fiscal y la extrafiscal, pues mientras menos sea la recaudación, mayor será el éxito de la extrafiscalidad; y a la inversa, cuando mayor sea la recaudación, nos dirá que la extrafiscalidad no está cumpliendo sus objetivos. La extrafiscalidad debe ser monitoreada para evitar su distorsión, porque puede presentarse un problema de doble imposición, en el cual se aplique un tributo fiscal y otro extrafiscal sobre el mismo hecho generador por lo que se recomienda que se introduzcan coordinando con las instituciones tributarias vigentes en un Estado.

Los impuestos verdes buscan principalmente incentivar a los agentes contaminadores a buscar alternativas menos dañinas para el ambiente, que disminuyan o eviten la contaminación. Claro está, que en esta búsqueda también se generan grandes ingresos, los mismos que deben ser reinvertidos en protección, manutención y conservación del medio ambiente, así como también en resarcir los daños ya ocasionados.

2.2.4. La Coactividad.

Este carácter coactivo está presente en su naturaleza desde sus orígenes. El tributo se impone de forma unilateral por los entes del Estado, de acuerdo con los principios constitucionales y reglas jurídicas aplicables (Principio de Legalidad), sin que concurra la voluntad del obligado tributario, al que cabe impulsar coactivamente al pago.

En el caso ambiental ocurre lo mismo con la ligera diferencia que el impuesto será cobrado dependiendo del actuar del agente, es decir; el impuesto se establece sobre actividades o bienes que generan contaminación y si se desea obtenerlo, simplemente se debe pagar un costo extra por ello, este costo sería el impuesto ambiental que se materializa cuando se decide cumplir con el *hecho generador*.⁹

⁹ La realización del hecho generador da origen al nacimiento de la obligación.



Dentro del carácter penalizador de los tributos ambientales tenemos también a las sanciones, que se imponen por la violación a la ley o las buenas costumbres; que busca infligir el actuar de los agentes que van contra la ley. Las sanciones se establecen por actividades ilícitas mientras que los tributos recaen sobre actividades lícitas, siendo los últimos los que ofrecen incentivos para disminuir o evitar la contaminación; mientras que las sanciones son inflexibles, porque se fijan a causa de que el agente cometió un acto contrario a la ley por el cual se le está castigando.

Es así que el Capítulo IV del Código Tributario Ecuatoriano en su artículo 323 nos indica cuales son las penas y sanciones:

“Art. 323.- Penas aplicables.- *Son aplicables a las infracciones, según el caso, las penas siguientes:*

- a) *Multa;*
- b) *Clausura del establecimiento o negocio;*
- c) *Suspensión de actividades;*
- d) *Decomiso;*
- e) *Incautación definitiva;*
- f) *Suspensión o cancelación de inscripciones en los registros públicos;*
- g) *Suspensión o cancelación de patentes y autorizaciones;*
- h) *Suspensión o destitución del desempeño de cargos públicos;*
- i) *Prisión; y,*
- j) *Reclusión Menor Ordinaria*

Estas penas se aplicarán sin perjuicio del cobro de los correspondientes tributos y de los intereses de mora que correspondan desde la fecha que se causaron.

Estos tributos e intereses se cobrarán de conformidad con los procedimientos que establecen los libros anteriores”. (Codigo Tributario, 2009)

No podemos dejar de mencionar al Código Orgánico Integral Penal (COIP), que fue expedido el 3 de Febrero del 2014, en el cual se dan algunos cambios significativos que son de interés para nuestra área.



En los dos últimos literales del artículo antes citado se hace diferencia entre prisión y reclusión, y en el siguiente cuadro indicamos dichas diferencias:

Prisión	Reclusión						
<i>“Pena privativa de libertad, de carácter correccional o contravencional, consistente en el encarcelamiento del condenado durante un tiempo fijado por el juez dentro de los límites previstos por la ley.”</i> (Enciclopedia Jurídica, 2014)	<i>“Pena aflictiva e infamante, aplicable a los delitos comunes según dispongan las normas penales”</i> (Enciclopedia Jurídica, 2014)						
Se cumple en las cárceles cantonales o provinciales, o en secciones especiales de las penitenciarias.	Las penas de reclusión se cumplen en Penitenciarias						
Deben trabajar en talleres comunes y el aislamiento solo puede darse por castigos reglamentarios.	Los condenados a reclusión mayor deben estar sometidos a un régimen celular más estricto.						
No tienen penas accesorias (hay excepciones)	Las penas accesorias corresponde a la reclusión						
Tienen fianza o libertad bajo caución	No tienen fianza o tienen libertad bajo caución						
Por lo general van de 8 días a 5 años.	Se divide en: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Mayor</th> <th style="text-align: center;">Menor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Ordinaria: 4-8 y 8-12 años</td> <td style="text-align: center;">Ordinaria: 3-6 y 6-9 años</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Extraordinaria: 12-16 años</td> <td style="text-align: center;">Extraordinaria: 9-12 años</td> </tr> </tbody> </table>	Mayor	Menor	Ordinaria: 4-8 y 8-12 años	Ordinaria: 3-6 y 6-9 años	Extraordinaria: 12-16 años	Extraordinaria: 9-12 años
Mayor	Menor						
Ordinaria: 4-8 y 8-12 años	Ordinaria: 3-6 y 6-9 años						
Extraordinaria: 12-16 años	Extraordinaria: 9-12 años						
Prescriben a los 5 años.	Los delitos de reclusión prescriben a los 10 años y en 15 años los de reclusión mayor especial.						
Es aplicable la condena condicional establecida por el Art. 83 del Cód. Penal	No es aplicable la condena condicional establecida por el Art. 83 del Cód. Penal						
En la concurrencia de delitos las penas de prisión se suman según las reglas del Art. 81 del Cód. Penal (unificación de penas, o pena única)	En la concurrencia de delitos entre las penas de prisión y reclusión, la pena de reclusión absorbe a la de prisión, según las reglas del Art. 81 del Cód. Penal (unificación de penas, o pena única)						

Cuadro 3: Diferencia entre Prisión y Reclusión. (Codigo Penal, 2001)

Esta diferencia que hace el Código Penal en su artículo 51, en la actualidad ha quedado atrás, pues el nuevo COIP ya no tipifica la diferencia y simplemente dice en el artículo del mismo número lo siguiente:



“Artículo 51.- Pena.- *La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada.*” (Codigo Organico Integral Penal, 2014)

Dejándonos claro que simplemente hay penas privativas, de la libertad y a los derechos de las personas, pues antes, aunque existía la distinción, no se hacía mucho caso a ello y la única diferencia que se daba era respecto del tiempo de duración de las penas y su prescripción.

Dentro del carácter penalizador haremos referencia a la nueva tipificación del COIP respecto de los Delitos contra los Recursos Naturales, en el cual encontramos al aire; que es afectado por la contaminación vehicular que nos concierne tratar.

El COIP en su artículo 253 nos dice que *“La persona que, contraviniendo la normativa vigente o por no adoptar las medidas exigidas en las normas, contamine el aire, la atmósfera o demás componentes del espacio aéreo en niveles tales que resulten daños graves a los recursos naturales, biodiversidad y salud humana, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.”* (Codigo Organico Integral Penal, 2014)

Así también en las disposiciones comunes; Artículo 257, se tipifica la obligación de restauración y reparación en la que se establece que *“Las sanciones previstas en este capítulo, se aplicarán concomitantemente con la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas y la obligación de compensar, reparar e indemnizar a las personas y comunidades afectadas por los daños. Si el Estado asume dicha responsabilidad, a través de la Autoridad Ambiental Nacional, la repetirá contra la persona natural o jurídica que cause directa o indirectamente el daño.*

La autoridad competente dictará las normas relacionadas con el derecho de restauración de la naturaleza, que serán de cumplimiento obligatorio.” (Codigo Organico Integral Penal, 2014)



Toda la normativa a la que hemos hecho referencia hasta el momento dentro de este punto es para sancionar delitos ambientales. Teniendo en cuenta que nuestro tema; es la tributación ambiental por las emisiones de CO₂ que desprenden los vehículos, nos concierne revisar la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, donde en su Capítulo I: Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se establece la forma del pago del impuesto, así como los intereses a pagar en caso de incumplimiento, mas no se fijan sanciones.

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

Cuando un vehículo sea importado directamente por una persona natural o por una sociedad, que no tenga como actividad habitual la importación y comercialización de vehículos, el impuesto será pagado conjuntamente con los derechos arancelarios, antes de su despacho por aduana.

Art. Xxx.- Intereses.- El impuesto que no sea satisfecho en las fechas previstas en el reglamento, causará a favor del sujeto activo el interés por mora previsto en el artículo 21 del Código Tributario.” (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

2.2.5. Su Cuantificación.

Los impuestos ambientales son instrumentos económicos que se caracterizan por incidir principalmente en la voluntad y por ende en la toma de decisiones tanto en las empresas como en el consumidor final y a la vez tiene las mismas características que cualquier otro impuesto, ser recaudador, aplicarse el principio de legalidad, capacidad económica, igualdad y no confiscatoriedad. (Rosemburi, 2009)



La cuantificación del impuesto, es determinar que monto le cuesta cuidar el ambiente o no hacerlo dependiendo de la actividad que el agente realice, se deberá tener en cuenta la cantidad, frecuencia y calidad de la agresión a la que se somete al medio ambiente, así también no se debe olvidar de la capacidad económica del agente contaminador al momento de fijar la tarifa. (Gandur, 2012)

Para afirmar que son impuestos ambientales se debe determinar los siguientes requisitos: (Los Tributos Ambientales)

- El hecho imponible deberá ser manifestación de la capacidad económica del sujeto pasivo en relación con el objeto medio ambiental a alcanzar. En el caso Vehicular el hecho generador de este impuesto es la contaminación producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre.
- El sujeto pasivo deberá ser el adecuado para cumplir la finalidad medio ambiental, siendo así; sería tanto el productor como el consumidor y el titular de los bienes patrimoniales con los que se realiza la actividad contaminante. En nuestro caso todo aquel que sea propietario de un vehículo motorizado.
- Las exenciones que se establezcan deben ser las adecuadas. En la ley se establecen las siguientes:
 1. *“Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República;*
 2. *Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;*
 3. *Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;*
 4. *Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente Reglamento;*
 5. *Las ambulancias y hospitales rodantes;*



6. *Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente Reglamento;*
 7. *Los vehículos eléctricos; y,*
 8. *Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad*'. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)
- La base imponible debe ser la medida del daño que se pretende evitar, que no debe ser con relación a la riqueza sino en función de la contaminación. (Astudillo Moya, 2011) Que según la ley será el cilindraje que tiene el motor del vehículo, expresado en centímetros cúbicos. Claro que no refleja el grado de contaminación que producen, por eso la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado crea un factor ajuste que permite relacionar el nivel potencial de contaminación provocado por los vehículos motorizados, en relación con los años de antigüedad o la tecnología del motor. (Borbor de la Cruz & Camacho, 2013)
 - El tipo de gravamen debe ser adecuado a la carga contaminante que puede establecerse por la prestación de servicios ambientales, suele diferenciarse el costo del servicio de acuerdo con las conductas más o menos contaminantes. Otra forma es por el aprovechamiento especial de los bienes ambientales que son de dominio público.

Se presenta un problema al momento de fijar una tarifa que sea proporcional al nivel de los daños causados debido a que hay una imposibilidad para cuantificar la parte de responsabilidad de cada agente contaminante. (Astudillo Moya, 2011)

Es importante dejar claro que sin estos requisitos no se podrían llamar impuestos ambientales, pues es de suma trascendencia verificar que el sujeto pasivo sea el correcto, que la autoridad sea competente y que la base imponible haya sido calculada de forma correcta, para así tener la certeza de que no existirán inequidades en la aplicación de las normas.



2.3. Efectos de los Impuestos Ambientales.

El principal objetivo de los impuestos verdes es incentivar cambios de comportamientos, de manera que sean menos nocivos con el medio ambiente. El hecho de modificar el comportamiento y el de recaudar recursos puede ser contradictorio, debido a que si el impuesto funciona bien tiende a reducir el daño ambiental que ha sido gravado, reduciendo la cantidad recaudada.

Sin embargo debido a la gran cantidad que se recauda en razón de este impuesto se torna necesario analizar el uso que le dan a estos ingresos para poder determinar los efectos sobre la distribución.

Hay distintos destinos, o combinaciones de éstos, a los ingresos:

“Primera: se puede financiar proyectos para mejorar la efectividad de la política ambiental, pero se vuelve complicado determinar los impactos distributivos intrageneracionales, por lo difícil que resulta establecer quién se apropia de la mejora ambiental.

Segunda: tenemos a la reforma fiscal verde, en la cual se tiende a reducir otros ingresos públicos, en la que los efectos dependerán del grado de progresividad de los ingresos disminuidos en relación al nuevo impuesto. Se puede dar tres vías principales de reforma: (Roca Jusmet, 2000)

- a) *Reducir los impuestos directos¹⁰, lo que tendría efectos probablemente regresivos¹¹, en la medida en que la progresividad de los sistemas fiscales se basa en la imposición directa.*

¹⁰ Impuestos directos: aquellos que no pueden trasladarse porque se exigen de las mismas personas que se pretende que lo paguen. Gravan periódicamente situaciones con cierta permanencia. Extraen el tributo de forma inmediata del patrimonio. En resumen son impuestos a la renta y al patrimonio. Montañó Galarza, C. (1999). Programa de Derecho Tributario. Loja: Universidad Técnica Particular de Loja. Vol. I. p 86-87-88.

¹¹ Regresivos: el que aumenta los aportes en razón de la capacidad contributiva. <http://www.gerencie.com/principio-de-progresividad-tributaria.html>



- b) *Reestructurar los impuestos indirectos¹², haciendo que tengan más peso los impuestos ambientales y menos otros como el IVA. Es necesario realizar estudios específicos para tener claro el efecto distributivo de este tipo de reforma. Sin embargo, si asumimos que el IVA es más o menos neutral respecto al gasto, esta vía podría ser regresiva porque no se estaría midiendo la capacidad contributiva, sino el consumo, por lo que reducir el impuesto mejorará la situación de los que más consumen.*
- c) *Sustituir parte de las cotizaciones sociales¹³ por impuestos ambientales. Ambos, en principio, acabarán afectando en los precios a los consumidores, siendo necesarios estudios específicos para determinar los efectos distributivos. Otra cuestión es que si se reducen las cotizaciones sociales, será necesario evaluar si se garantiza que se mantenga el nivel de pensiones y prestaciones sociales.”*
(Padilla Rosa)

Dentro de la reforma fiscal verde se presenta la paradoja del doble dividendo en la cual se puede aumentar la renta fiscal, que puede utilizarse para mejorar el gasto en medio ambiente; y/o para reducir los impuestos sobre el trabajo, el capital y el ahorro.

Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Italia, Suiza, Suecia, Reino Unido y Francia son países que buscan el doble dividendo para a la vez que ayudan al medio ambiente, optimizan su economía con la disminución de otros impuestos. Sin embargo no hay prueba de que exista este doble dividendo por lo que no debemos olvidar que el objetivo principal de los impuestos ambientales es el mejoramiento del estado de los recursos naturales, por encima de otros objetivos. (Moreno Arellano, 2002)

“Tercera: distribuir los ingresos, o una parte de ellos, indirectamente mediante gasto público adicional o directamente mediante transferencias. Un caso de transferencias

¹² Impuestos Indirectos: aquellos que pueden trasladarse. Gravan situaciones accidentales porque recae sobre el gasto o el consumo. No grava la riqueza en si misma sino en cuanto a su utilización que hace presumir su capacidad contributiva. En resumen son impuestos al consumo y las transacciones. Montañaño Galarza, C. (1999). Programa de Derecho Tributario. Loja: Universidad Técnica Particular de Loja. Vol. I. p 86-87-88.

¹³ Cotizaciones sociales: Pago de carácter obligatorio efectuado en beneficio de los organismos de la Seguridad Social o del Estado como contrapartida al derecho a prestaciones sociales.



considerado frecuentemente en la literatura es el de la redistribución “lump-sum”, es decir; de una sola, mediante una transferencia monetaria igual para todos, en cuyo caso los efectos del uso de los ingresos serían netamente progresivos. Dicha redistribución equivaldría en sus efectos redistributivos a un aumento del gasto público que beneficiase por igual a todas las familias (independientemente de la clase social); si el beneficio absoluto de dicho gasto fuese mayor para los más pobres que para los más ricos, entonces el efecto del gasto sería más progresivo que el de las transferencias iguales para todos.” (Padilla Rosa)

En resumen el impacto redistributivo positivo o negativo del impuesto dependerá del diseño del impuesto y de cómo se utilicen estos ingresos.

Como decíamos al inicio de este punto, uno de los principales efectos de estos impuestos es proporcionar incentivos para que tanto consumidores como productores cambien de comportamiento en la dirección de un uso de recursos más eco-eficientes; para estimular la innovación y los cambios estructurales; y para reforzar el cumplimiento de las disposiciones normativas.

El impacto en la competitividad de las empresas debido al impuesto ambiental puede llegar a afectar a todo un país, pues estos impuestos al ser más visibles por el pago directo que implica, genera quejas, las mismas que pueden desvanecerse por la transferencia de recursos entre diferentes sectores, pues al gravar más un sector que contamina, puede disminuirse la carga sobre otros más limpios. (Moreno Arellano, 2002)

Es así que cuando se aumente impuestos por razones ambientales, se debe disminuir otros para que se minimicen los costos y aumente el nivel de la competitividad a nivel país. (Moreno Arellano, 2002)

2.4. Finalidad de los Impuestos Ambientales.

La finalidad tanto de la reforma fiscal como la de los impuestos ambientales en particular, es la misma; pues es preciso indicar el rasgo característico propio de estos impuestos que es su doble naturaleza: una fiscal o recaudatoria y otra extrafiscal, es decir, que incentiva comportamientos amigables con el medio ambiente.



No debemos olvidar que los impuestos ambientales por definición son finalistas, es así que paralelamente a la finalidad fiscal, que es la encargada de la recaudación del impuesto, tenemos la finalidad extrafiscal que es la característica principal de los tributos ambientales y que busca un impacto en la conducta del contribuyente, elevando los costos de la contaminación para que estos sean sustituidos por otras sustancias menos contaminantes o que los procesos productivos sean modificados y de esta manera aminorar el daño que se ocasiona al ambiente.

Podemos sintetizar objetivos de finalidad fiscal con algún aspecto extrafiscal: (Carranza Madrigal, 2011)

- Alcanzar que quien contamine pague.
- Alcanzar que con ello se interioricen las externalidades negativas en los costos ambientales en el sistema de precios.
- Formar un fondo ambiental estatal con objetivos definidos, para financiar, por ejemplo:
 - Tecnología de baja emisión en las empresas
 - Reparación y prevención de daños ambientales
 - Investigaciones científicas, en programas eventuales y permanentes.
 - Fomento y Educación ambiental de diverso tipo.

En cuanto al uso de los recursos generados por la recaudación otros especialistas señalan los siguientes posibles usos y beneficios: (Moreno Arellano, 2002)

- Contribuye a generar apoyo social y político.
- Puede utilizarse para minimizar el posible impacto regresivo o sobre la competitividad de algunas empresas.
- Pueden usarse para fomentar la protección y conservación del medio ambiente.
- Puede contribuir a promover la eficiencia económica.

El principio de reparación puede estar ligado a la finalidad fiscal, pues la imposición del tributo una vez que se verifica el hecho generador parece de naturaleza correctiva, pues el costo social por la contaminación es asumido por el agente contaminante, lo que nos



lleva a pensar que lo recaudado será para corregir el daño. (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005) No obstante, si en el cálculo del gravamen se ha tomado en cuenta el fomento, planeación ambiental y prevención, a cargo del Estado, este aspecto recaudatorio del impuesto también responde al principio preventivo, siendo este la base de la finalidad extrafiscal para evitar contaminación o daño ambiental.

Como hemos dicho durante todo este trabajo, la propósito más importante es la extrafiscalidad porque busca incidir en la conducta de los agentes que contaminan, para lograr que su manera de actuar sea amigable al medio ambiente y favorable a su equilibrio y preservación.

A través de los años se han venido dando proyectos que buscan la implementación de estos impuestos, dándonos como resultado la experiencia de los países industrializados en los que la aplicación de impuestos y tarifas ambientales, ha sido la recaudación el objetivo preponderante y no la creación de incentivos para mejorar la calidad ambiental (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)(CEPAL/PNUMA, 1997; Panayotou 1998). Lo mismo ocurre en los países en vías de desarrollo, donde el principal propósito ha sido la recaudación de fondos.¹⁴

Se señala también que los ingresos recaudados en razón del impuesto ambiental pueden usarse para reducir otros impuestos como los que gravan al trabajo, la renta o sobre otros bienes. Así también como inversión en la conservación o restauración de los recursos naturales. (Moreno Arellano, 2002)

Los países en desarrollo tienen una gran trayectoria y necesidad de recaudar impuestos, razón por la cual quienes se encargan de crear la política fiscal ambiental basaran sus decisiones en las ventajas que ofrece como nueva fuente de ingreso y no en el beneficio medio ambiental que pueda producir. Es así que se debe buscar una disposición tributaria que englobe ambos aspectos, porque siempre será preferible el impuesto con

¹⁴ Este modo de emplear el rendimiento de un impuesto u otro tipo de contribución, asignándole un destino de reparación, lo cual implica un gasto público al invertir en dicha reparación, es tratado por Gabriela Ríos Granados. La autora se acerca a la definición de la “contribución por gasto” como categoría tributaria, donde señala que tal contribución actúa como mecanismo indemnizatorio por los daños derivados de la acción del agente agresor del medio ambiente. (Rios Granados, 2007)



el potencial de producir beneficios ambientales, a otras que generan ingresos equivalentes pero que no llevan a mejoras ambientales y cuyos demás efectos no son más ventajosos que los de una tasa retributiva por contaminación. (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

Dentro del ámbito que nos concierne, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en la ley, nos lleva a deducir que tiene como finalidad reducir la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados terrestres, fijando las exenciones en el artículo innumerado 5 del Título Impuestos Ambientales, Capítulo I, las mismas que enumeraremos a continuación: (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

- Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público,
- Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros como: buses, taxis, buses escolares.
- Los vehículos motorizados que realicen actividades productivas,
- Las ambulancias y hospitales rodantes,
- Los vehículos eléctricos y
- Los vehículos destinados para personas con discapacidad.

También hay otros vehículos que están exentos del pago del impuesto, estos son los que tienen un cilindraje menor a 1500 cc.

En definitiva podemos concluir que la finalidad del impuesto ambiental es generar incentivos que ayuden a que el comportamiento humano sea favorecedor para el medio ambiente, su conservación y mantenimiento (extrafiscalidad) con la ayuda de la finalidad fiscal que es característico en los impuestos en general.



CAPÍTULO III

LEGISLACION NACIONAL DEL IMPUESTO A LA CONTAMINACION VEHICULAR

3.1. Acercamiento a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

La creación de los vehículos motorizados ha traído grandes avances a las sociedades, pues ayudo a la optimización de tiempo en las actividades cotidianas, generando un gran desarrollo y satisfaciendo muchas necesidades; más a la vez, con el pasar del tiempo se ha ido incrementado y generando un daño al ambiente por las emisiones de los automotores así como también por los desperdicios químicos que se desechan por el mantenimiento y reparación que se les debe dar a los vehículos.

Nuestro aire es contaminado por las emisiones de CO₂ que generan los autos dependiendo de su rendimiento y utilización, y es por esto que el Ecuador como indica la Constitución; debe garantizar la calidad de vida de los ciudadanos dando prioridad al interés general sobre el interés individual; se ve en la necesidad de establecer una normativa que regule tal situación, creándose el 24 de Noviembre del 2011, con la finalidad de mejorar el entorno de los ciudadanos y de disminuir la contaminación ambiental, la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado que entro en vigencia a partir del 2012; en la cual se tipifican los llamados Impuestos Verdes que gravan la contaminación por causa del uso de vehículos motorizados.

Esta ley se crea con el fin de generar hábitos de consumo y conductas sociales, ambientalmente seguras basándose en el principio de quien contamina, paga; que *“cobra sentido cuando se determina la existencia de una actividad contaminante. Cuando eso ocurre se deben generar los instrumentos necesarios para y propiciar un cambio en las matrices productivas y de hábitos de consumo”*. (Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion de los Ingresos del Estado, 2011)



Objeto Imponible

El objeto de la ley que consta en el artículo innumerado 1 es gravar el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre por la contaminación ambiental que producen sus emisiones de CO₂.

“En el valor del tributo se tomará en cuenta el cilindraje. Conociendo a su vez que la emanación de carbono de un auto es proporcional al cilindraje. Se calculará el avalúo del vehículo, ya que la Constitución manda que la tributación deba tener un eje de progresividad y equidad, como dice el artículo 300 de la Constitución”. (Carrasco, 2012)

Hecho Generador

En base a lo dicho en el punto anterior, es obvio que el hecho generador (Artículo innumerado 2) de este tributo es la contaminación ambiental ocasionada por los vehículos motorizados de transporte terrestre; (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011), pues estos generan CO₂, gas que produce el efecto invernadero, el mismo que es uno de los causantes del calentamiento global que vivimos hoy en día. (Wikipedia, Emisiones de CO₂, 2014)

Sujetos

En el artículo innumerado 3 nos dice que el sujeto Activo será el Estado, que encomendará la administración al Servicio de Rentas Internas, para que realice la recaudación del impuesto.

En el artículo innumerado 4 establece al sujeto pasivo como el agente contaminador, sea esta persona natural, sucesión indivisa y sociedades nacionales o extranjeras que sean propietarios de vehículos motorizados dentro del Ecuador. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Exenciones

En el artículo innumerado 5 se establece la lista de vehículos motorizados que son exonerados del pago del impuesto y que son: (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)



1. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República;
2. Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
3. Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
4. Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente Reglamento;
5. Las ambulancias y hospitales rodantes;
6. Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente Reglamento;
7. Los vehículos eléctricos; y,
8. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.

Teniendo en cuenta que el fin de estos impuestos es defender, recuperar y conservar el ambiente sancionando toda forma de contaminación que la afecte, podemos ver que los establecidos en los numerales 2, 3 y 4 son todo lo contrario, pues son los vehículos que más humo y gases emanan.

Puede ser verdad que al imponer el impuesto al transporte público en específico, los costos de pasaje se deberían incrementar, pero se supone que lo que busca el Estado no es llenar sus arcas recaudando ingresos en nombre de un impuesto que debe velar por mejorar el medio ambiente en el que nos desenvolvemos y garantizar lo que establece la constitución en su artículo 14,¹⁵ pues al ser de esta manera estaríamos frente a un impuesto totalmente de finalidad fiscal y no extrafiscal como decíamos en

¹⁵ Artículo 14 Constitución: Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, Sumak Kawsay. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.



capítulos anteriores que es el principal objetivo del establecimiento de este tipo de tributos dentro de un país.

En el Informe del primer semestre del año 2014, el SRI indica haber recaudado 65.409.381 dólares (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2014) por este impuesto, sin embargo no existe un informe en el que se indique a donde ha ido este dinero, ni que se ha destinado para remediar los daños ambientales tal como debería ser. En uno que otro artículo del periódico, así como en las declaraciones del Presidente en una de sus sabatinas se ha visto y oído que el dinero está siendo reinvertido en mejorar el octanaje de la gasolina, mas no hay pruebas que puedan corroborar aquello, sin ser posible que podamos confiarnos en una simple palabra.

Base imponible

La base imponible, según el artículo innumerado 6, de este impuesto será el cilindraje que tiene el motor del vehículo, expresando en centímetros cúbicos y a los que se les multiplicará las siguientes tarifas:

N° Tramo- Cilindraje (Automóviles, motocicletas)	\$ / cc.
menor a 1.500 cc	0.00
1.501 - 2.000 cc.	0.08
2.001 - 2.500 cc.	0.09
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

Cuadro 4: Base Imponible y Tarifa (Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion de los Ingresos del Estado, 2011)

El cilindraje mide la potencia de los carros y por lo general los de mayor volumen son los que tienen mayor cilindraje, el problema se presenta con los vehículos híbridos, pues en el país los autos más adquiridos de esta clase no son de 1500 cc. o menos, a mas que los costos en el mercado no son menores a 25.000 dólares y teniendo en cuenta que los



vehículos que superen los 35.000 dólares ya deben pagar el ICE, porque son considerados de lujo; sin olvidar que no hay importación de híbridos de menores precios, ni cilindraje. Por lo dicho no se puede decir que la ley genera un incentivo para la adquisición de autos más amigables con el ambiente, porque los ubica a igual nivel que los vehículos convencionales al hacerlos pagar el impuesto calculándolo en base al cilindraje. Pues en base a esto la ley una vez más no cumple con su finalidad de crear conciencia ambiental para mejorar el medio ambiente y poder llegar al Sumak Kawsay prometido.

A continuación el cuadro indica la tarifa Ad Valorem de vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga

Vehículos	Tarifa Ad Valorem
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32%
Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo:	15%

Cuadro 5: Tarifa del Impuesto a los consumos especiales. Vehículos Híbridos. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)



Factor de Ajuste

La sola aplicación de la base imponible no refleja el grado de contaminación generada por los autos, por eso se crea el factor ajuste (artículo innumerado 7) que es un porcentaje que relaciona el nivel potencial de contaminación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo conforme el siguiente cuadro. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Tramo de Nº Antigüedad (años) – Automóviles	Factor (FA)
menor a 5 años	0%
de 5 a 10 años	5%
de 11 a 15 años	10%
de 16 a 20 años	15%
mayor a 20 años	20%
Híbridos	-20%

Cuadro 6: Factor de Ajuste. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Este factor tiene más lógica con la finalidad del impuesto, pues se les resta un 20% a los híbridos y conforme suben los años de antigüedad, también sube el porcentaje del Factor.

Cuantía del Impuesto

Tipificada bajo el artículo innumerado 8, la cuantía es determinada en base a la aplicación de la siguiente fórmula que el Servicio de Rentas Internas decidió usar para tal efecto.

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

Donde:

- B = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)
- T = valor de imposición específica
- F A= Factor de Ajuste

En ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del respectivo vehículo, que conste en la Base de Datos del Servicio de Rentas



Internas, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Pago

De acuerdo al artículo innumerado 9 el sujeto pasivo pagará anualmente de acuerdo a la tabla determinada en el artículo 10 del Reglamento del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados, el tributo, en las instituciones financieras designadas por la administración tributaria antes de la matriculación y junto con el impuesto sobre la propiedad de vehículos motorizados. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Los distribuidores de vehículos nuevos no podrán entregar al comprador el vehículo, a menos que este pague el impuesto con anterioridad. De igual manera cuando el vehículo es importado por alguien que no es importador o comercializador el impuesto deberá pagarse junto con los derechos arancelarios antes del despacho de la aduana. (Reglamento a la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Intereses

Cuando el impuesto no sea cubierto dentro de las fechas establecidas en el reglamento, se generará en contra del sujeto pasivo interés por mora previsto en el Art. 21 del Código Tributario (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011) que dice: *“La obligación tributaria que no fuera satisfecha en el tiempo que la ley establece, causará a favor del respectivo sujeto activo y sin necesidad de resolución administrativa alguna, el interés anual equivalente a 1.5 veces la tasa activa referencial para noventa días establecida por el Banco Central del Ecuador, desde la fecha de su exigibilidad hasta la de su extinción. Este interés se calculará de acuerdo con las tasas de interés aplicables a cada período trimestral que dure la mora por cada mes de retraso sin lugar a liquidaciones diarias; la fracción de mes se liquidará como mes completo. (...)*”. (Codigo Tributario, 2009)



El interés según el SRI para los cuatro trimestres del 2014 es:

Trimestres del año 2014	Porcentaje
Enero - Marzo	1,021%
Abril - Junio	1,021%
Julio - Septiembre	1,024%
Octubre - Diciembre	0,983%

Cuadro 7: Tasa de Interés Trimestral por Mora Tributaria del año 2014. (SRI, Tasas de Interés Por Mora Tributaria, 2014)

Depósito de las recaudaciones

En el artículo innumerado 3 del Reglamento a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado se establece que la administración tributaria ejercerá su facultad recaudatoria mediante las instituciones financieras que el SRI autorice dentro de los plazos previstos en los convenios establecidos, estos valores son propiedad del estado y una vez pagados no podrán ser devueltos bajo ninguna circunstancia.

Los valores recaudados por el SRI se debitan mediante la cuenta que para el efecto se creó en el Banco Central del Ecuador. A las instituciones que no permitan el débito se les aplicara el artículo 113 de la Ley de Régimen Tributario Interno que establece la terminación unilateral del convenio por incumplimiento de sus obligaciones.

Una vez efectuados los registros contables del cobro del impuesto en el plazo máximo de 24 horas, el Servicio de Rentas Internas dispone la transferencia a la Cuenta Corriente Única del Tesoro Nacional. (Reglamento a la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Responsabilidad Solidaria

El artículo innumerado 10 hace referencia a la responsabilidad solidaria que consiste en que cuando el propietario de un vehículo lo vende y no ha cancelado el Impuesto a la Contaminación Ambiental Vehicular por uno o varios años, el comprador será



responsable por el pago de las obligaciones adeudadas, sin perjuicio de su derecho a repetir el pago del impuesto en contra del anterior propietario. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Disposiciones Transitorias

En la disposición transitoria segunda de la ley se establece que los vehículos de transporte terrestre de motor mayor a 2.500 centímetros cúbicos y de más de 5 años de antigüedad, contados desde el año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del impuesto durante 3 años contados a partir del ejercicio fiscal en el que se empiece a aplicar este impuesto. (Año 2012) y durante el cuarto y quinto año, la rebaja será del 50%. Posterior a ello deberán cancelar el 100% del impuesto. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

Como ejemplos para mejorar la comprensión de este descuento establecemos lo siguiente:

Vehículo del año 2006 o anterior: como tiene más de cinco años hasta la fecha de entrada en vigencia de la ley, se empezará a contar el descuento desde el año 2012, como se indica en el siguiente cuadro:

Año	Porcentaje de descuento
2012	80%
2013	
2014	
2015	50%
2016	
2017 en adelante	0%

Cuadro 8: Descuento para vehículos con cilindraje mayor a 2500 cc. (SRI, Consideraciones del IACV, 2012)



Vehículo del año 2008: como hasta el año 2012 que entro en vigencia la ley, no ha cumplido cinco años el vehículo, se deberá esperar hasta el 2014 que los cumple y a partir de esa fecha tendrá derecho al descuento, teniendo en cuenta que solo aplica hasta el 2016, como se indica en el siguiente cuadro:

Año	Descuento IACV
2012	0%
2013	
2014	80%
2015	
2016	
2017 en adelante	0%

Cuadro 9: Descuento para vehículos con cilindraje mayor a 2500 cc. (SRI, Consideraciones del IACV, 2012)

La disposición tercera por otro lado establece un mecanismo de estímulo para que los ciudadanos cambien sus autos viejos por nuevos, es así que nos dice que el gobierno central implementará un programa de chatarrización y renovación vehicular, generando incentivos para los dueños de vehículos de mayor antigüedad y cilindraje conforme lo determine el respectivo reglamento. (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011)

3.2. Constitución y demás normativa relacionada con el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Para la creación de las leyes, son necesarias las disposiciones constitucionales que nos lleven a su creación junto con la necesidad social y estatal de regular las diferentes situaciones que se presentan dentro de un país, en este caso la Tributación ambiental que intenta lograr dos objetivos y principios constitucionales; por el un lado el cumplir con la obligación estatal tipificada en el artículo 14 de la Constitución, de reconocerles a sus ciudadanos el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir; y por otro la responsabilidad y deberes de los



ecuatorianos a promover el bien común y poner el interés general sobre el individual, así como también el respeto a la naturaleza y preservar un ambiente sano. (Constitucion Ecuatoriana, 2008)

El artículo 15 del mismo cuerpo legal nos dice que *“el Estado promoverá el uso de tecnologías ambientalmente más limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto”* así también en el artículo 30 se establece que *“las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable”*. El Art. 66, en sus numerales 2 y 27, respectivamente señalan *“El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental (...)”*. *“El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.”* Pero no debemos olvidar que los deberes y responsabilidades de los ecuatorianos; como lo regula el numeral 6 del artículo 83 *“son la de respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de un modo racional, sustentable y sostenible”*.

La constitución es una amplia norma que establece en el artículo 275 que *“El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir”*, tenemos dentro del numeral primero del artículo 277 que para la consecución del buen vivir, el Estado tiene como deber primordial garantizar los derechos de las personas, las colectividades y la naturaleza. En el numeral 9 del Artículo 284 de la Constitución, dentro de los objetivos de la política económica, nos indica que se debe *“Impulsar un consumo social y ambientalmente responsable.”* (Constitucion Ecuatoriana, 2008)

Así también dentro de la Constitución encontramos las normas que permiten al Estado la creación de los tributos, los mismos que siempre se busca que sean directos y progresivos para no perjudicar a los contribuyentes tomando en consideración una tarifa gradual. Este principio proclama que conforme aumenta o mejora la capacidad económica de una persona, debe de aumentarse de manera progresiva, los gravámenes que se debe pagar por concepto de tributos, basado principalmente en el principio de la solidaridad social, en virtud de que quien más posee debe contribuir en mayor



proporción, en solidaridad con quien menos posee, (Pajares, 2008) por ello el artículo 300 dice que *“El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos.*

La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables”. (Constitucion Ecuatoriana, 2008)

La Constitución se refiere a las políticas públicas que constituyen las visiones estratégicas, comunes y compartidas de corto, mediano y largo plazo, orientadas a garantizar la sustentabilidad del desarrollo, y dentro del numeral primero del artículo 85 se establece que *“la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:*

1. *Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientaran hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad. (...)* (Constitucion Ecuatoriana, 2008)

La normativa constitucional es de carácter amplio, abarcando la protección, preservación, control y reparación del ambiente en general; basándose en principios de eficiencia y sostenibilidad que buscan brindar a la sociedad un ambiente sano, digno, ecológicamente equilibrado que nos lleve al buen vivir, Sumak Kawsay.

A más de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, el Servicio de Rentas Internas ha elaborado resoluciones que le ayuden a llevar a cabo la labor que se le ha encomendado, es por ello que conforme lo establece el artículo 8 de la Ley de Creación del Servicio de Rentas Internas, el Director General del SRI expedirá resoluciones de carácter general y obligatorio, tendientes a la correcta aplicación de normas legales y reglamentarias; así también el artículo 7 del Código Tributario



establece, que dictará circulares o disposiciones generales necesarias, para la aplicación de las leyes tributarias y para la armonía y eficiencia de su administración.

En base a lo dicho el SRI ha dictado las siguientes resoluciones con la finalidad de alcanzar una cabal aplicación de este nuevo marco jurídico tributario, legal y reglamentario.

Resolución NAC-DGERCGC14-00295

Fue publicada en el Registro Oficial 248, del 19 de Mayo de 2014, la que establece en forma general lo siguiente:

- Personas naturales o jurídicas que tengan derecho a la exoneración deberán presentar una solicitud mediante los medios que el SRI establezca con los requisitos generales. A más de estos, los requisitos variaran según los numerales del artículo innumerado 4 de la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado.¹⁶
- En el caso de exoneraciones en base a la calidad de chofer profesional y reducciones por transporte público, la cooperativa o compañía de transporte podrá, presentar una solicitud a nombre de todos los socios o cooperados propietarios de los vehículos.
- El periodo ordinario para el pago del impuesto comprende desde el 10 de enero hasta el último día hábil de cada mes, de acuerdo al último dígito de la placa del vehículo, según el siguiente cronograma:

¹⁶ Información detallada en Registro Oficial 248. (19 de Mayo de 2014). Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de Servicio de Rentas Internas: <http://www.sri.gob.ec/de/base-legal2>.



No del Servicio Publico o Comercial		Del Servicio Publico o Comercial
Mes	Ultimo digito placa	Ultimo digito placa
Febrero	1	1 y 2
Marzo	2	3 y 4
Abril	3	5 y 6
Mayo	4	7 y 8
Junio	5	9 y 0
Julio	6	
Agosto	7	
Septiembre	8	
Octubre	9	
Noviembre	0	

Cuadro 10: Fechas para el pago del IACV. (Registro Oficial 248, 2014)

- La recaudación del impuesto se lo hará por medio de las entidades financieras que tengan convenio con el SRI y se aplicará observando las siguientes disposiciones:
 - Los que adquieran vehículos nuevos pagarán el impuesto antes que se les entregue el mismo.
 - Los distribuidores o concesionarios que entreguen los vehículos sin que se les presente el comprobante de pago del impuesto, serán sancionados de acuerdo a lo dispuesto en el Código Tributario.
 - Las personas naturales o jurídicas que importen vehículos, sin que su actividad habitual sea la importación pagarán el correspondiente impuesto antes de que el vehículo salga del respectivo distrito aduanero.
 - Si el impuesto es pagado fuera del tiempo límite, se causarán los intereses de mora según el Código Tributario, sin perjuicio de las sanciones a las que hubiere lugar de conformidad con la ley.



Dentro de las Disposiciones Generales tenemos:

- Los trámites de solicitud de exoneración deberán realizarse en el SRI de la jurisdicción provincial donde se tenga el domicilio tributario según el RUC.
- La transferencia de dominio de vehículos debe comunicarse al SRI dentro del plazo máximo de treinta días hábiles de producido el hecho.
- Si el nuevo dueño no goza de exoneración, deberá cancelarlo en proporción al periodo comprendido entre la fecha de adquisición y la finalización del año.
- La Administración Tributaria, de acuerdo a las facultades establecidas, en cualquier caso de exoneración; podrá realizar cualquier actividad que considere necesaria con el fin de verificar el uso directo y exclusivo del vehículo en las actividades indicadas; y de encontrar inconsistencias, el SRI en ejercicio de su facultad determinadora re-liquidará la obligación tributaria y sus respectivos intereses, sin perjuicio de otras sanciones a que hubiere lugar de acuerdo con la ley, y de la responsabilidad penal por defraudación, conforme lo establece el Código Tributario. (Registro Oficial 248, 2014)

Reforma a la Resolución NAC-DGERCGC12-00045

Fue publicada en el Registro Oficial 678, del 9 de Abril del 2012, la que establece en forma general lo siguiente:

- Que los propietarios de vehículos para el uso y traslado de personas con discapacidad presentarán:
 1. Solicitud firmada por el propietario del vehículo, adjuntando original y copia del carnet o del certificado de inscripción emitido por el CONADIS.
 2. Contar con la autorización de la misma entidad para efectos de dicho uso y traslado, de conformidad con la ley.

Se aplica para un solo vehículo, ya sea de propiedad de la persona con discapacidad o de la persona que lo destine al uso o al traslado de la persona con discapacidad. Y la solicitud para la exoneración se presentará por una sola vez ante el SRI.



- Si los solicitantes otorgan datos inexactos respecto de las exoneraciones del pago del IACV, o extienden, en todo o en parte, el beneficio en forma alguna a sujetos no exentos, deberán responder penalmente de acuerdo a la normativa vigente, sin perjuicio de la imposición de otras sanciones a que hubiere lugar de conformidad con la ley. (Registro Oficial 678, 2012)

Ordenanza CUENCAIRE

El Municipio de Cuenca también se ha preocupado sobre las emisiones de CO₂ que se producen en la ciudad, razón por la cual ha codificado una ordenanza que norma el establecimiento del sistema de revisión técnica vehicular de Cuenca y la delegación de competencias a CUENCAIRE, Corporación para el Mejoramiento del Aire de Cuenca. (Ordenanza de Cuencaire, 2006) esta ordenanza regula como ha de llevarse a cabo la revisión vehicular, los plazos para su cumplimiento, los estándares y buen funcionamiento de los Centros de Revisión Vehicular, pues estos se encargan de verificar que los vehículos sometidos a revisión técnica, mecánica y de gases contaminantes, posean las condiciones óptimas, que garanticen las vidas del conductor, ocupantes y terceros; además que los vehículos no podrán matricularse si previamente no han pasado por este chequeo anual que obligatoriamente se debe cumplir en los centros establecidos para el efecto.

Hacemos mención a esta Ordenanza debido a que tiene íntima relación con la contaminación vehicular, que significa todo aquel daño que inflijan los vehículos al ambiente. Tanto la ordenanza como el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial tipifican la contaminación por fuentes móviles: Acústica y Emisiones de Gases de Combustión.

Respecto de la contaminación acústica la Ordenanza nos refiere al reglamento, el mismo que indica en su artículo 322 y siguientes que todos los autos que circulen dentro del territorio ecuatoriano, deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren la reducción de la contaminación acústica sin que rebasen los límites máximos permisibles, establecidos en la normativa correspondiente, los mismo que son:



Categoría del Vehículo	Descripción	Máximo (dBA)¹⁷
Motocicletas:	De hasta 200 centímetros cúbicos.	80
	Entre 200 y 500 c. c.	85
	Mayores a 500 c. c.	86
Vehículos:	Transporte de personas, nueve asientos, incluido el conductor.	80
	Transporte de personas, nueve asientos, incluido el conductor, y peso no mayor a 3,5 toneladas.	81
	Transporte de personas, nueve asientos, incluido el conductor, y peso mayor a 3,5 toneladas.	82
	Transporte de personas, nueve asientos, incluido el conductor, peso mayor a 3,5 toneladas, y potencia de motor mayor a 200 HP.	85
Vehículos de Carga:	Peso máximo hasta 3,5 toneladas	81
	Peso máximo de 3,5 toneladas hasta 12,0 toneladas	86
	Peso máximo mayor a 12,0 toneladas	88

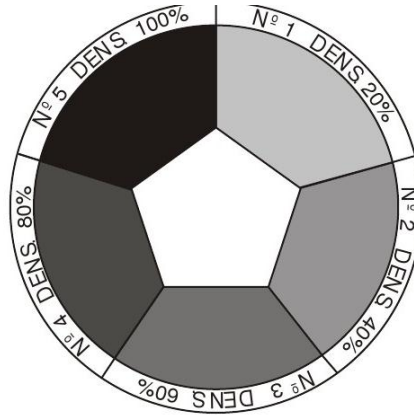
Cuadro 11: Niveles de Presión Sonora Máximos para Vehículos. (Límites Permisibles De Niveles De Ruido Ambiente Para Fuentes Fijas Y Fuentes Móviles, Y Para Vibraciones, n.d.)

De la misma manera los importadores son responsables que los autos tengan dispositivos que reduzcan la contaminación acústica. Y los vehículos especiales como los Bomberos, Ambulancias, etc. utilizarán las sirenas solo en caso de emergencia. (Reglamento General para la Aplicación de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

Por otro lado tenemos a la contaminación por emisión de gases de combustión, que indica que los autos que circulen en el Ecuador no deberán sobrepasar el límite permitido

¹⁷ dBA: decibelio A (indicador del riesgo auditivo) (Wikipedia, Wikipedia, 2014)

de emisión, el que no puede exceder del 60% en la escala de opacidad establecida en el Anillo Ringelmann.¹⁸



Cuadro 12: Anillo de Ringelmann. (Anillo de Ringelmann, n.d.)

El control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad es realizado en base a la normativa dictada por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) como lo establece el artículo 34 de la Ordenanza.

Como es sabido, al ser un tributo ambiental debe establecerse un valor a cobrar, en este caso específico una tasa, que según los artículos 51 y siguientes de la Ordenanza será establecido por el Directorio de CUENCAIRE y ratificado por el I. Concejo Cantonal para que entre en vigencia; este rubro se basa en estudios técnicos y económicos preparados para el caso, los mismos que deberán incluir lo siguiente:

- Costos de Financiamiento;
- Costos de Mantenimiento;
- Costos Operacionales;
- Depreciación;
- Costos Impositivos;

¹⁸ Índice de Ringelmann: Uno de los métodos cualitativos empleados para determinar los quemados sólidos en una combustión; el índice de Ringelmann sirve para determinar la opacidad o ennegrecimiento de la emisión de una chimenea y el método consiste en la comparación visual del color de la emisión con una serie de 6 cartulinas (con fracciones del 0, 20, 40, 60, 80 y 100% de la superficie ennegrecida cuyo color varía desde el blanco al negro absoluto. Fundamentalmente, se utiliza desde el punto de vista de la contaminación atmosférica. (Iglesias, n.d.)



- Costos de Inspección, fiscalización y auditoría.

Las tasas establecidas por las autoridades competentes luego del estudio económico, serán fijas e iguales en todos los Centros y específicas para las diversas clases de vehículos. Además deberán obligatoriamente ser acatadas a cabalidad por los Centros de Revisión y Control Vehicular y no podrán modificarlas unilateralmente en ningún caso.

Cuando las tasas ya han sido determinadas, el directorio de CUENCAIRE fijará las de los años posteriores, para lo que tomará en cuenta el Índice de Precios al Consumidor Urbano, publicados por el INEC.

En el artículo 52 de la ordenanza se dice que “*Los nuevos montos de las tasas, deberán considerar el último monto vigente de las tasas, multiplicado por el porcentaje del incremento del índice de precios al consumidor desde la última actualización del monto de la tasa hasta la fecha de la revisión; es decir se aplicará la siguiente fórmula:*

$$\text{Monto tasa 1} = \text{monto tasa 0} (1 + (\text{ipcu1} / \text{ipcu0}))$$

En donde:

- *ipcu1 = índice de precios enero año 1.*
- *ipcu0 = índice de precios enero año base.*
- *monto tasa 0 = monto tasa año cero.*
- *monto tasa 1 = monto tasa año uno.*

Igualmente los montos que resulten se deberán poner en conocimiento del Directorio de CUENCAIRE y del I. Concejo Cantonal.” (Ordenanza de Cuencaire, 2006)

En el caso de que se presentará alguna circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, que produzca cambios y no pueda solo aplicarse la formula mencionada para la revisión anual o bianual, CUENCAIRE está facultada para realizar estudios económicos, técnicos y ajustar los montos a los cambios que de igual manera son establecidos por el Directorio de CUENCAIRE y puestos a consideración del I. Concejo Cantonal para su aprobación. (Ordenanza de Cuencaire, 2006)



CAPÍTULO IV

EFICACIA DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES DESDE SU VIGENCIA EN EL ECUADOR

4.1. Aplicación y funcionamiento actual del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. (IACV).

El aire es contaminado por las emisiones de CO₂ que generan los autos dependiendo de la cantidad de energía que requieran (peso del vehículo y su potencia) para circular y de la eficiencia del motor. Por lo que a mayor potencia (cilindraje) y mayor peso, mayor consumo de combustible y mayores emisiones. (Emisiones de CO₂ de los vehículos, 2009)

Al circular los vehículos el consumo de energía produce emisiones de CO₂, y para saber la emisión que produce se debería tener en cuenta la información que da el fabricante.¹⁹

Las emisiones van desde autos por debajo de los 100 g/km hasta los que emiten más de 400 g/km. Como referencia tenemos que la media en autos españoles en el 2008 fue de 148 g/km.

En el siguiente cuadro podemos ver el nivel de contaminación según la emisión de gramos de CO₂ por kilómetro.

g CO ₂ / km	Nivel de Contaminación
más de 200	excesivamente contaminante
200-160	muy contaminante
140-160	bastante contaminante
120-140	contaminante
100-120	poco contaminante
menos de 100 gr/km	los menos contaminantes

Cuadro 13 Emisiones de gramo de CO₂ por Kilómetro. (Emisiones de CO₂ de los vehículos, 2009)

¹⁹ Información detallada de emisiones de CO₂ de vehículos a la venta. (Gobierno de España, n.d.)



“Las 3 principales categorías de impuestos a vehículos son:

- *Impuesto por la adquisición de autos nuevos.*
- *Impuestos anuales a vehículos usados por el derecho a utilizar el vehículo, (en México se aplica la tenencia anual).*
- *Cobro de derechos por el uso de caminos o carreteras.*

Estos impuestos surgen en un inicio por razones fiscales sin embargo, dado que el uso de vehículos automotores de alguna manera tiene un impacto sobre el medio ambiente, el impuesto puede ser modificado de tal manera que el factor ambiental se incluya. El impuesto puede variar según:

- *El tamaño de la máquina o de su poder.*
- *El peso del vehículo.*
- *Las emisiones del vehículo y de acuerdo con el tipo de certificación.” (Moreno Arellano, 2002)*

Al respecto de la aplicación del Impuesto Ambiental, Barde señala los siguientes aspectos que deben ser tomados en cuenta en la creación de impuestos ambientales, pues de estos depende su éxito o fracaso:

- *“El impuesto ambiental debe influir en el comportamiento del agente económico, por lo que hay que vincular el pago del impuesto con el problema ambiental.*
- *En el diseño se debe definir la etapa en la que se aplicará la carga fiscal. Por ejemplo: el bien de uso final, la fuente de emisión en cualquiera de las etapas de producción.*
- *Se debe establecer el impuesto sobre demandas precio elásticas, es decir que al estar frente a un precio alto, se sustituya el consumo por alternativas amigables con el medio ambiente.*
- *Se debe tener claro lo que incentivó esta medida, pues apunta hacia la reducción de la contaminación. Por lo que se presenta un conflicto entre efectividad – recaudación, ya que si la medida es efectiva (Menos Contaminación) la recaudación será menor.” (Moreno Arellano, 2002)*



Los ingresos que se obtienen por concepto de impuestos ambientales en los países de la OCDE resultan significativos a pesar de las evidentes diferencias entre países, casi la totalidad de ingresos provienen de gravámenes a la gasolina, diésel y los vehículos automotores. (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

Las reformas fiscales en términos generales consisten en la introducción de nuevos impuestos ambientales y la eliminación o disminución de otros impuestos como aquellos que gravan la renta o el trabajo. (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

La disposición para llevar a cabo la aplicación de un impuesto ambiental dependerá de la calidad de la administración pública, de la ejecución de las leyes y la disposición del público en general a cumplir las obligaciones jurídicas. (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

Para Brañes la frecuente ineficiencia de las normas ambientales está constituida por su insuficiente desarrollo. Pues estas deben estar debidamente desarrolladas por reglamentos, normas técnicas que determinen claramente que hacer y que no, para que no existan confusiones y mal interpretaciones. (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

Las dificultades propias en la aplicación de los impuestos ambientales se relacionan con los siguientes asuntos: (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

- Implicaciones Distributivas: Los impuestos ambientales pueden ser socialmente regresivos. En la medida en que muchos de ellos afectan a productos de consumo masivo, tales como los vehículos automotores y la energía, es posible que tengan una repercusión significativa en los hogares de ingresos más bajos.
- Competitividad: Dado que la mayor parte de los tributos ambientales se relaciona con la energía y el transporte, existe el riesgo evidente de que la competitividad industrial se vea afectada.
- Aceptación: Los impuestos ambientales enfrentan la oposición de las partes implicadas, lo que puede atribuirse a diversas razones, tales como el miedo a la pérdida de competitividad, el recorte de beneficios o la posible regresividad del ingreso.



Hay otras medidas que pueden resultar útiles para atenuar la oposición y obtener apoyo para las tasas contributivas por contaminación: (Acquatella, J. y Bárcena, A., 2005)

- La asignación de ingresos provenientes del impuesto al logro de objetivos ambientales públicamente valorados (con las precauciones necesarias para evitar los gastos ineficaces).
- Las inversiones públicas complementarias para facilitar el ajuste a los efectos de cambio de los precios, por ejemplo del transporte público.
- La demostración al público, según corresponda, de que las tasas retributivas por contaminación constituyen una alternativa preferible a otros impuestos que, en caso contrario, sería necesario aplicar por motivos de gestión fiscal.
- La protección de los pobres, en el más alto grado posible, frente a los efectos adversos de los aumentos impositivos. Esto puede hacerse mediante transferencias selectivas de ingresos, incrementos diferenciados de los impuestos sobre los artículos de mayor consumo entre los sectores de más bajos ingresos, y otras medidas posibles.

En nuestro país, resulta complicado la aceptación de manera consiente, por parte de los agentes; del impuesto verde, pues según todo lo establecido decimos que es un impuesto que tiene principalmente el objetivo de disminuir el daño y mejorar el medio ambiente.

Su aplicación es como establece la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, en base al año y cilindraje del vehículo, se aplica la formula y se obtiene el monto a cobrar y es aquí donde los ciudadanos se cuestionan la funcionalidad y objetivo de este impuesto, porque no lo consideran ambiental debido a que no ven que disminuya la contaminación, pues la mayoría del parque automotor es relativamente nuevo y los vehículos que en realidad emiten CO₂ en mayor cantidad están exentos del rubro.

Este impuesto a funcionado muy bien en otros países debido a que la realidad económica y desarrollo que viven es diferente a la nuestra, por la cual el impuesto



verde en vez de incentivar a la gente a adquirir vehículos amigables ambientalmente, se ha convertido en un monto más a pagar en la matrícula del auto, en muchos casos, sin siquiera saber porque razón se les está cobrando, pues es asumido por la sociedad sin otra opción adecuada; ya que para la economía de los ciudadanos no resulta factible cambiar de auto por uno que no contamine excesivamente.

Teniendo en cuenta lo dicho debemos ver que los autos híbridos tienen un costo alrededor de los 30.000 dólares y que por ende está gravado con otro impuesto conocido como ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011) considerando a estos vehículos de lujo, al ser de lujo y por el valor de los mismos, es obvio que gran parte de la población no podrá adquirirlos de manera fácil y decidir comprarlo porque este contamina menos. Es por esto que los agentes contaminantes deciden pagar el rubro que se les impone, ya que les resulta más económico cubrir ese valor que cambiar de carro.

Haciendo referencia a los objetivos ambientales públicamente valorados, podemos decir que el Estado se ha olvidado de aquello, dejando que el impuesto verde sea un impuesto recaudatorio más, dentro del montón que ya tenemos, olvidando el espíritu del mismo y la razón de su creación, pues públicamente jamás será valorado el rubro, cobrado anualmente en la matrícula del vehículo, si el Estado no publicita la distribución de este ingreso, si el Estado no nos deja ver que el dinero que estamos pagando está siendo invertido de manera efectiva y favorable para todos, si no vemos que se está dando una reforma fiscal con beneficios ambientales y acercándonos al Sumak Kawsay.

4.2. Forma de recaudación.

La recaudación del impuesto a nivel mundial se realiza por medio de entidades que la ley establece en el momento de su creación, en nuestro caso la entidad Estatal encargada del cobro del impuesto verde es el Servicio de Rentas Internas (SRI), el mismo que ha delegado por medio de convenios a las siguientes entidades financieras:



- American Express / Visa / MasterCard Banco de Guayaquil
- Banco Bolivariano
- Banco Capital
- Banco Internacional
- Banco Nacional de Fomento
- Banco Pichincha
- Banco Procredit
- Banco Rumiñahui
- Banco de Guayaquil
- Banco de Machala
- Banco del Austro
- Banco del Pacífico
- Cacpe Biblian
- Cacpe Gualaquiza
- Coop. 1 de Enero del Austro
- Coop. 29 de Octubre
- Coop. Crea
- Coop. Esencia Indígena
- Coop. Jardín Azuayo
- Coop. Juventud Ecuatoriana Progresista Ltda.
- Coop. Provida
- Coop. San Pedro de Taboada
- Coop. Suboficiales de la Policía Nacional
- Diners Club / Discover / Visa Titanium
- Mutualista Azuay
- Mutualista Pichincha
- Produbanco
- Servipagos
- Visa / MasterCard Banco Pichincha



- Visa / MasterCard Bankard Banco Bolivariano
- Visa / MasterCard Pacificard

Nuestro reglamento a la ley establece la forma de recaudar el rubro ambiental establecido, el mismo que se lleva a cabo de forma correcta por las entidades involucradas.

El monto es recaudado en la matriculación del vehículo; su proceso básico consiste en:

- Llevar el vehículo a CUENCAIRE para la revisión anual obligatoria,
- Una vez aprobado, se deberá realizar el pago en las entidades bancarias autorizadas presentando la matricula del año anterior del vehículo. En base a las especificaciones del auto y con la aplicación de la fórmula se realiza el cálculo del IACV junto con otros rubros que se deben pagar por la matricula, el total calculado es recaudado y transferido a los distintos participantes que se detallan a continuación:

Rubro	Correspondiente a
Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre	Administrado por el SRI
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	Administrado por el SRI
Tasa por Matriculación	Agencia Nacional de Transito A. N. T. o Comisión de Transito del Ecuador C. T. E.
Impuesto al Rodaje	Municipio del cantón correspondiente. En caso de no haber convenio de recaudación con el SRI se pagara directo en el municipio.
Tasa	Junta de Beneficencia de Guayaquil. Aplica solo a la provincia del Guayas.

Cuadro 14: Rubros que Componen la Matricula. (SRI, Servicio de Rentas Internas, 2014)

- Recaudado el valor correspondiente por Impuesto Verde, la entidad Bancaria depositará los valores en la cuenta del SRI creada para el efecto, la institución



luego de realizar los registros contables, en máximo 24 horas hará la transferencia del dinero a la cuenta única del tesoro Nacional, culminando así el proceso de recaudación del impuesto por parte del SRI.

A partir del 2012 que entró en vigencia la ley, la recaudación del impuesto a nivel nacional ha ido creciendo en vez de disminuir, pues sabemos que mientras menos se recauda, más efectivo está siendo el impuesto, ya que está consiguiendo su fin; mitigar la contaminación.

A continuación un cuadro indicando el incremento que se ha dado en la recaudación a nivel nacional dentro del primer semestre de los años 2012, 2013 y 2014:

Recaudación a Nivel Nacional de Enero a Junio			
Impuesto	2012	2013	2014
Imp. Ambiental Contaminación Vehicular	48.356.835	63.948.633	65.409.381

Cuadro 15: Recaudación IACV a Nivel Nacional Enero-Junio. (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2014) (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2013)

En el siguiente cuadro vemos las metas que se plantea cumplir el SRI en la recaudación del impuesto. Inclusive desde aquí se tiene una idea completamente fiscal, el objetivo es obtener mayores ingresos con los años, cuando debería ser al contrario, que la meta planteada vaya disminuyendo, porque esto quiere decir que estaríamos centrándonos en la verdadera finalidad de los Impuestos Verdes, pues el incremento significa ineficacia y la disminución indica un progreso, una conciencia y cambio de comportamiento en los agentes.

Recaudación a Nivel Nacional - Meta Planteada			
Impuesto	2012	2013	2014
Imp. Ambiental Contaminación Vehicular	69.900.000	102.569.703	111.949.822

Cuadro 16: Recaudación IACV - Meta Planteada. (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2014) (SRI, Informe de Labores de Enero a Junio, 2013) (SRI, Informe de Labores de Enero a Diciembre, 2012)



Pero es importante hacer mención, que a pesar que a nivel nacional el ingreso haya aumentado, en la Provincia del Azuay y en la ciudad de Cuenca este rubro en el 2014 con relación al 2013 ha disminuido, la suma no es considerable, pero es un comienzo.

Podemos notar que hubo incremento en la recaudación del año 2012 al 2013 de más de un millón de dólares, pero del año 2013 al 2014 disminuyó en 100.000 dólares más o menos.

A continuación para tener una idea del ingreso, los cuadros de recaudación por concepto de Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular desde el año 2012 hasta el 2014 tanto en la ciudad de Cuenca como en la Provincia del Azuay.

Provincia del Azuay			
Impuesto	2012	2013	2014
Imp. Ambiental Contaminación Vehicular	5.304.899,32	6.701.297,46	6.563.098,20

Cuadro 17: Recaudación IACV - Provincia Azuay. (SRI, Recaudacion Impuesto Ambiental a la Contaminacion Vehicular, 2014)

Ciudad de Cuenca			
Impuesto	2012	2013	2014
Imp. Ambiental Contaminación Vehicular	4.535.116,94	5.670.900,13	5.579.483,40

Cuadro 18: Recaudación IACV Ciudad de Cuenca. (SRI, Recaudacion Impuesto Ambiental a la Contaminacion Vehicular, 2014)

4.3. Distribución de lo recaudado.

Como hemos venido revisando a lo largo de este trabajo, la distribución del dinero que se recauda debe hacerse en actividades ambientales, que ayuden a preservar, mitigar o reparar el daño ocasionado, y si no es así, entonces al crearse el Impuesto Verde se debe disminuir el porcentaje de recaudación en otros impuestos que recaen, por ejemplo; sobre las rentas o el trabajo; situación que es inexistente en nuestro país.

En la práctica podemos ver que el impuesto se ha convertido en netamente fiscal, es decir; recaudatorio, característica secundaria en este tipo de tributos.



Al haber llegado a perder su calidad extrafiscal debido a que no hay el incentivo para mantenerlo, el impuesto verde se vuelve uno más en nuestro país, que no genera conciencia ambiental en los ciudadanos. El gravamen es literalmente lo que la palabra significa, una carga impositiva obligatoria de pago por parte de los agentes que cumplan con el hecho generador.

El impuesto no crea cambios de comportamiento en el uso que estimule la innovación o cambios estructurales, como comprar un nuevo vehículo convencional o híbrido, porque simplemente resulta económicamente mejor pagar el valor del impuesto que cambiar de auto, pues el nuevo automotor se vuelve muy difícil de adquirir para una población de economía media, de la cual en su mayoría está formado el Ecuador, esto debido al Impuesto a los Consumos Especiales, ICE, el mismo que incrementa el costo del carro dependiendo de su valor, pero en nuestro país, los híbridos que ingresan no cuestan menos de 30.000 dólares y ya son considerados de lujo; además ¿Quién de situación económica media puede adquirir o simplemente cambiar de auto por uno de este valor?

Como la normativa misma nos indica, los ingresos van directamente a las arcas generales del Estado, donde se suma al resto de ingresos recaudados por otros conceptos, formando parte de un total general que posteriormente el Ministerio de Finanzas según las necesidades, partidas, proyectos y demás que tenga cada Ministerio, distribuirá lo necesario a cada uno; dejándonos claro que lo recaudado por este impuesto no está dirigido a algo específico, como mejorar el octanaje de la gasolina o el servicio de transporte público; sino más bien está dividido entre las distintas entidades del Estado como a este mejor le parezca, inclusive esta hasta solventado el gasto público.

4.4. Análisis comparativo.

A lo largo del desarrollo de este trabajo hemos revisado lo que son los Impuestos Verdes, como funcionan y como deben aplicarse, de forma general decimos que los impuestos ambientales son aquellos que tienen como finalidad buscar la conservación, protección y recuperación del medio ambiente, así como propiciar un cambio de conducta favorable y la sostenibilidad que debe estar por sobre el fin recaudatorio.



Los impuestos Ambientales son creados por varias razones, las más importantes son:
(El Tributo Ambiental: Aplicación y efectividad sobre el medio ambiente, n.d.)

- Obtener ingresos que sean invertidos en temas específicos para la conservación y mantenimiento de recursos naturales.
- Tratar que el comportamiento de los agentes incida en el consumo de productos amigables ambientalmente.
- Promover el uso de tecnologías que creen productos con menor impacto ambiental.

“Estos impuestos si son aplicados de forma correcta, situación que no sucede en nuestro país, deberían generar:

- *Políticas que permitan al Estado el manejo de los recursos recaudados en mejoras y mantenimiento de los recursos naturales.*
- *Cambio en el comportamiento de consumo buscando tendencias más ecológicas.*
- *Búsqueda de técnicas y tecnologías más verdes para la creación de productos o sus sustitutos.*
- *Resultados medibles que permitan cuantificar el impacto generado por los mismos.*

Y lo que no debe generar es:

- *Distorsionar el mercado con cargas fiscales que produzcan ventajas competitivas para ciertos sectores.*
- *Reducir el déficit público*
- *Mantener el gasto público*
- *Utilizar los recursos en otra cosa que no sea para la que fue creado.”* (Debi, 2012)

La tributación ambiental es reciente, desde los años 70 países europeos que han formado parte de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) han introducido en sus sistemas, estos impuestos, con el objetivo de incidir en los comportamientos de los usuarios para mejorar y disminuir el daño ambiental.



En los últimos 15 años se ha progresado rápidamente en este tema, incorporando la fiscalidad ambiental también en los países de América Latina y el Caribe, las realidades son distintas, más lo que se busca es lo mismo, mejorar el medio ambiente. (Sandoval Cabrera, 2008)

Por la OCDE podemos saber que países como Suecia, Finlandia y Noruega, seguidos de Holanda y Dinamarca llevan la delantera en la implementación del impuesto, aplicando una fiscalidad ambiental “dura”, fortaleciendo el cobro de impuestos sobre energía y emisiones de dióxido de carbono, por otro lado tenemos a Francia, Alemania, Bélgica, Suiza y Austria en los cuales su fiscalidad es conocida como “blanda”, pues su alcance es menor y sus objetivos ambientales son específicos. (Sandoval Cabrera, 2008)

El sistema europeo es un referente a aplicar, pues su perspectiva de diseñar e implementar un sistema de fiscalidad ambiental de largo alcance y en el que el modelo de crecimiento tiene mayores posibilidades de sustentabilidad, es digno de imitar. (Sandoval Cabrera, 2008)

Lastimosamente en nuestro país, la aplicación no es la correcta, y no cumple con las premisas que debe generar y más bien se podría decir que cumple con las que no debería generar, dejándonos muy claro que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular que se encuentra vigente es netamente recaudatorio, con la finalidad de cubrir gasto público y direccionarse a otras actividades que pueden o no tener que ver con lo que le concierne cumplir al impuesto, que es la disminución de la contaminación o el incentivar un comportamiento ambiental.

Tristemente nuestro país está muy lejos de imitar la reforma fiscal europea, inclusive ni la mexicana donde se establecen varios tributos ambientales, que sí buscan mejorar el ambiente y cumplir con su finalidad extrafiscal, pues como sabemos mientras menos se recaude por este concepto, más efectivo está siendo el impuesto.

En definitiva se debe cuidar que las legislaciones incluyan impuestos verdes que busquen disminuir impactos ambientales medibles y que vayan acorde con las realidades.



CONCLUSIONES

La información recogida en esta monografía se refiere a que la naturaleza de los tributos ambientales tiene como finalidad propiciar hábitos en la población que sean amigables con el medio ambiente.

El presidente Sarkozy en Francia impuso un tributo “verde” que al poco tiempo de su vigencia fue anulado por el Consejo Constitucional, porque estaba diseñado con un sistema de cálculo que incluía exenciones y bonificaciones, que vulneraban el principio de igualdad ante las cargas públicas, pero que encima no respondía a la finalidad de reducir la contaminación. Por lo que dejaba de un lado las causas mayores de contaminación, (Lozano Cutanda, 2010) en su caso las grandes empresas, en nuestro caso el transporte público, vehículos de uso productivo comercial, inclusive los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República, que por si no se han dado cuenta, son vehículos de cilindraje alto, pues ninguna entidad hace uso de vehículos pequeños como un Chevrolet – Spark o un Hyundai – i10, entre otros de esta clase.

En definitiva, luego de todo el desarrollo podemos concluir que el IACV no cumple con su objetivo, ya que primero debe ser extrafiscal antes que fiscal y en nuestro caso se ha convertido totalmente en recaudatorio, pues la finalidad querida; de disminuir la contaminación incentivando con el impuesto a la adquisición de vehículos híbridos o eléctricos no se puede cumplir; primero porque en el país no tenemos autos eléctricos y segundo porque comprar un auto híbrido no es una opción para la población que en su mayoría son de una economía media; al establecerse el ICE, los vehículos importados aumentan su valor que en consecuencia hace que la gente adquiera vehículos convencionales y no los que el IACV supuestamente busca se obtengan.

A pesar de que el impuesto se encuentra vigente desde el año 2012, hasta la fecha no se puede encontrar ningún tipo de estudio u análisis tributario, económico o social para determinar el impacto negativo o positivo que está teniendo el cobro del impuesto, así como tampoco se sabe el destino de estos fondos recaudados.



Por todo esto se llega a la conclusión que el IACV no es verde, sino un impuesto más para sumar ingresos que seguramente cubrirán el gasto público, porque está clarísimo que la gente preferirá pagar el impuesto establecido y conservar su carro usado, a que cambiarlo; pues su bolsillo no se los permite; por el alto costo de los carros convencionales, no se diga de los híbridos.



RECOMENDACIONES

- Se recomienda una reforma a la ley para en realidad llegar a cumplir el objetivo de un verdadero Impuesto Verde, que es la extrafiscalidad por sobre la obtención de ingresos. Nuestro IACV en la actualidad no cumple otra función más que la de recaudación.
- La fórmula para establecer el monto a cobrar se recomienda reformarla, pues el fin del IACV es disminuir la contaminación y gravar a quien más contamina y no en base al valor del vehículo. Tenemos claro que el cilindraje es lo que nos indica el nivel de producción de CO₂ por la cantidad de combustible que usa, más no solo ello indica el nivel de contaminación que produce un auto, también influye el mantenimiento y la forma de conducción.
- Se recomienda que si se busca implementar un Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, este debe tener sincronía y lógica con otros tributos relacionados para cumplir los objetivos, por lo que los vehículos nuevos y ambientalmente amigables deberían no estar gravados con un porcentaje alto de impuesto (ICE). Esto genera que no se adquieran vehículos nuevos y se decida conservar los viejos, sin cambiarlos hasta que de verdad no sirvan más. Debemos aceptar que la mayoría de las personas, en la realidad; no van a preferir caminar cuando pueden hacer uso de un vehículo que los transporte, sin agotamiento físico, ahorrando y ganando tiempo a la vez, los autos no son más un lujo, son una necesidad dentro de las ciudades que con los años crecen y crecen.
- Se considera que se debería invertir lo recaudado en el mejoramiento del transporte público, si bien lo que el Estado busca con el ICE y el IACV es que no se adquieran más vehículos y se haga uso del transporte público, para ello este debería funcionar a la perfección, con rutas de acceso a todos los puntos de la ciudad en tiempos reducidos que compensen el tener que dejar de usar el auto propio, pues no hay sentido en dejar el vehículo para tomar bus, si para estar a tiempo hay que salir media hora antes, situación que en auto propio no sucede porque solo saldría con 10 o 15 minutos de anticipación para llegar a tiempo.



ANEXOS

Documentos

SRI
...Je hace bien al país

Oficio No. 101012015OPLN000197
Cuenca, 21 de enero de 2015
Asunto: Solicitud de Información

Señorita
Evelyn Fernanda Vázquez Alarcón
Luis Larrea 2-05 y Antonio Pons
Urbanización Los Sauces Norte
Teléfono: 0998286518
Correo electrónico: evelyn_vas@hotmail.com
Ciudad

De mis consideraciones:

Atendiendo a su oficio ingresado en fecha 14 de enero de 2015, en la oficina de la Secretaría Zonal 6 del Servicio de Rentas Internas, con número de trámite 101012015002106, en el cual solicita: "...

- Recaudación realizada durante los años 2012, 2013 y 2014 en la ciudad de Cuenca y en la Provincia del Azuay por el concepto de **Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (...)**; me permito detallar a continuación la información solicitada:

Recaudación Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular – Provincia del Azuay

PROVINCIA DEL AZUAY			
IMPUESTO	2012	2013	2014
IMP. AMBIENTAL CONTAMINACION VEHICULAR	5.304.899,32	6.701.297,46	6.563.098,20

Recaudación Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular – Cuenca

PROVINCIA DEL AZUAY CANTON CUENCA			
IMPUESTO	2012	2013	2014
IMP. AMBIENTAL CONTAMINACION VEHICULAR	4.535.116,94	5.670.900,13	5.579.483,40

Página 1 de 2

SRI.gob.ec



Le recuerdo que la información que se remite, deberá ser utilizada únicamente para los fines descritos en el oficio por Usted enviado.

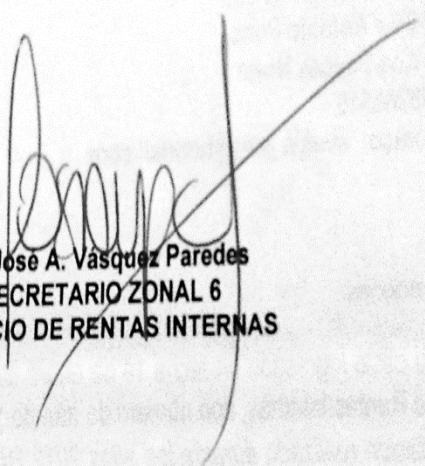
Atentamente,

f) Ing. Com. Jaime Ordoñez Andrade, DIRECTOR ZONAL 6, DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

Proveyó y firmó el Oficio que antecede, el Ing. Com. Jaime Ordoñez Andrade, DIRECTOR ZONAL 6 DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS, en Cuenca, a 01 de diciembre de 2014.

Lo certifico.-




Dr. José A. Vasquez Paredes
SECRETARIO ZONAL 6
SERVICIO DE RENTAS INTERNAS



BIBLIOGRAFÍA

Acquatella, J. Y Bárcena, A. (2005). *Política Fiscal Y Medio Ambiente*. Santiago De

Chile: Cepal. Sitio web:

[Http://Repositorio.Cepal.Org/Bitstream/Handle/11362/2430/S053143_es.pdf?sequence=1](http://Repositorio.Cepal.Org/Bitstream/Handle/11362/2430/S053143_es.pdf?sequence=1)

Boletín Ice Económico N° 2717. *La Reforma Fiscal Verde: Objetivos, Logros Y Aplicación*. Enero-Febrero 2012. Sitio web:

http://biblioteca2012.hegoa.efaber.net/system/ebooks/11125/original/reforma_fiscal_verde_la.pdf

Breithaupt, M. (2006). *Instrumentos Económicos*. Ministerio Federal De Cooperación Económica Y Desarrollo; Proyecto Sectorial En Política De Transporte, Eschborn.

Sitio

web:

<https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sutp.org%2Fins-pol-supporting-docs%2Fcategory%2F21-1d%3Fdownload%3D18%3A1d-ei-es&ei=dnm9VNePDa3hsATi74CADw&usq=AFQjCNGt2sRqnpUZF-OH8WcZJeeDqfVlow&bvm=bv.83829542,d.cWc>

De Vicente De La Casa, Fernando. (2012). *Los Principios De Capacidad Económica Y No Confiscatoriedad Como Límite A La Concurrencia De Tributos*. 2012, De

Crónica

Tributaria.

Sitio

Web:

Http://Www.Economistas.Org/Contenido/Reaf/Cronicatributaria/144/144_Vicente.Pdf

Easis Porro, Y. Easis Porro, A. Fuentes Guilarte, D. & Sancho Fernández, Y. (2011). *Los Tributos Ecológicos. Su Tratamiento En Cuba*. Junio. De Revista Oidles - Vol. 5,

Nº 10 Sitio Web: <Http://Www.Eumed.Net/Rev/Oidles/10/Ppgf.Htm>

EEA Project Team. (1996). *Environmental Taxes: Implementation and Environmental Effectiveness*. Environmental Issues, Series No. 1, Copenhagen. Sitio web:

<https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=r>



[ja&uact=8&ved=0CCMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.eea.europa.eu%2Fpublications%2F92-9167-000-6%2Fdownload&ei=C329VPo07lexBLE4gtgL&usg=AFQjCNF9FGnHjbPYsieQdrL4vX6zSuqdoA&bvm=bv.83829542.d.cWc](http://www.eea.europa.eu/publications/92-9167-000-6/download&ei=C329VPo07lexBLE4gtgL&usg=AFQjCNF9FGnHjbPYsieQdrL4vX6zSuqdoA&bvm=bv.83829542.d.cWc)

Ferré Olive, E. (2010) *Legislación Ambiental Y Política Tributaria*. Área 1. Tema 10. (Contabilidad Ambiental. Política Tributaria Ambiental). Buenos Aires. Sitio web: http://www.econ.uba.ar/www/institutos/secretaradeinv/ForoContabilidadAmbienta/ trabajos2010/T_Ferre_Olive_legislacion_ambiental.pdf

Instituto Nacional De Ecología Semarnap. (1997). *Economía Ambiental: Lecciones De América Latina*. Primera Edición. México. Sitio web: http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/4/31914/ECONOMIA_AMBIENTAL_LECCIONES_DE_AL.pdf

Memorias De La Jornada Organizada Por Eco ciencia- Senplades/Pad- Mae- Concope, Editado Por López, Víctor. (2007). *Descentralización, Gestión Ambiental Y Conservación*. The John D. And Catherine T. Macarthur Foundation. Quito. Sitio web: <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB4QFjAA&url=https%3A%2F%2Fwww.flacso.org.ec%2Fbibli o%2Fcatalog%2FresGet.php%3FresId%3D41592&ei=m3q9VI7mFdCwsASL8YHgDg&usg=AFQjCNE7tMixsEH8IY1LEV7TYvMXajrKjQ&bvm=bv.83829542.d.cWc>

Oliva, Nicolás. Rivadeneira, Ana. Serrano, Alfredo. Martin, Sergio. (2011). *Impuestos Verdes: ¿Una Herramienta Para La Política Ambiental En Latinoamérica?* Fundación Friedrich Ebert. Sitio web: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08160-20110603.pdf>

Oliva, Nicolás. Rivadeneira, Ana. Serrano, Alfredo. Martin, Sergio Y Cadena, Vanessa. (2011). *Impuestos Verdes: ¿Una Alternativa Viable Para El Ecuador?* Fundación



Friedrich Ebert. Sitio web: http://www.fes-ecuador.org/media/pdf/FesIldis_impuestos%20verdes.pdf

Orón Moratal, G. *Fiscalidad Ambiental: La Ecotasa*. Comité Econòmic I Social De La Comunitat Valenciana. Sitio web: <http://www.ces.gva.es/pdf/conferencias/05/conferencia1.pdf>

Pajares, E. (2008) *Territorio y Naturaleza: Desarrollo en Armonía*. Lima: Desco. Sitio web: https://www.academia.edu/3376129/La_definici%C3%B3n_de_pol%C3%ADticas_p%C3%ABlicas_ambientales_y_su_aplicaci%C3%B3n_en_los_sistemas_territoriales

Paton, Gemma. (2012). *Una Apuesta Por El Establecimiento De Impuestos Verdes En Países Emergentes Y En Desarrollo*, Fundación Friedrich Ebert. Sitio web: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/09072.pdf>

Ríos Granados, Gabriela, (2007). *Tributación Ambiental: La Contribución Por Gasto*, Universidad Nacional Autónoma De México, México. Sitio web: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=2483>

Serrano, Alfredo Y Martin, Sergio. (2011). *La Economía Verde Desde Una Perspectiva De América Latina*. Fundación Friedrich Ebert. Sitio web: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08252.pdf>

Yague Ballester, Isabel. (1999). *Impuestos Verdes Autonómicos Vs. Principios Tributarios Del Ordenamiento Español*, Del Observatorio Medioambiental, Sitio Web: <File:///C:/Users/Usuario/Downloads/23201-23220-1-Pb.Pdf>

Yñiguez Ovando, R. *La Preservación Del Medio Ambiente: Impuestos Pigouvianos Versus Mercado Derechos De Emisión*. Sitio web: http://alojamientos.us.es/ahapubli/Images/IMPPIGOUVIANOS_Y_DERECHOS%20DE%20EMISION.pdf



Sitios Web

<http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/agreed.htm>

<http://federacionuniversitaria71.blogspot.com/2008/09/historia-del-derecho-ambiental.html>

<http://www.congresos.unlp.edu.ar/index.php/CCMA/7CCMA/paper/viewFile/1068/276>

<http://www.pnuma.org/>

<http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm>

http://www.un.org/es/sustainablefuture/pdf/spanish_riomas20.pdf

http://huespedes.cica.es/gimadus/21/03_derecho_y_medioambiente.html#10

<http://glossary.es.eea.europa.eu/terminology/sitesearch?term=impuestos+medioambientes>

http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/informacion-sobre-el-estado-del-medio-ambiente/transporte_eficiente_tcm7-171931.pdf

http://biblioteca2012.hegoa.efaber.net/system/ebooks/11125/original/reforma_fiscal_verde_la.pdf

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08160-20110603.pdf>

<http://www.monografias.com/trabajos38/instrumentos-economicos/instrumentos-economicos2.shtml#ixzz3IDZ6sZDC>

<http://www.guayaquil.gob.ec/>

http://www.cuenca.gov.ec/?q=vista_ordenanzas

http://www.flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/9180.DESCENTRALIZACION_GA_EC_U.pdf

<http://coches.idae.es/PDF/GuiaFinalN.pdf> guía de contaminación vehicular



Referencias

Acosta, S. (22 de Diciembre de 2011). *La contaminación ambiental contra la Seguridad Nacional en la Refinería Sergio Soto de Cabaiguán*. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://www.monografias.com/trabajos89/contaminacion-ambiental-seguridad-nacional-refineria-sergio-soto-cabaiguan/contaminacion-ambiental-seguridad-nacional-refineria-sergio-soto-cabaiguan.shtml>

Acquatella, J. y Bárcena, A. (2005). *Política fiscal y medio ambiente*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado el 13 de 01 de 2015, de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2430/S053143_es.pdf?sequence=1

AEMA. (2000). *Impuestos medioambientales: Evolucion Reciente*. Paris. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCQQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.eea.europa.eu%2Fes%2Fpublications%2Fstoryline%2Fdownload&ei=o4u9VKatLIG0sATH0YCwDw&usg=AFQjCNERKxVzC8soWXwD3nle_Dp7daAumw&bvm=bv.83829542,

AEMA. (2009). *Hacia un sistema de Transporte Eficiente en el Consumo de Recursos*. España. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/informacion-sobre-el-estado-del-medio-ambiente/Transporte_eficiente_tcm7-171931.pdf

Aguila, A y Navarro, J. (2011). Consideraciones sobre la tributación ecológica como una alternativa para la protección ambiental. *Revista Cubana de Derecho Ambiental*. Recuperado el 6 de Noviembre de 2014, de <http://www.proyesc.cu/rcda/html%201vol4/a06.html#art1>

Alvear Macias, J. (2011). Impuesto Verde y Tarifas. *Guayaquil Faro del Ecuador*. Recuperado el 13 de 01 de 2015, de



<http://guayaquilfarodelecuador.blogspot.com/2011/06/impuesto-verde-y-tarifas.html>

Anillo de Ringelmann. (s.f.). Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de <http://www.semace.ce.gov.br/wp-content/uploads/2012/09/ringelmann.jpg>

Astudillo Moya, M. (2011). *La Tributación con Fines Ambientales en México*. México: Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Económicas. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014

Audidores, Contadores y Consultores Financieros. (s.f.). Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de <http://www.audidoresycontadores.com/10-impuestos/10-la-nueva-ley-de-fomento-ambiental-y-optimizacion-de-los-ingresos-del-estado>

Bilbao Estrada, I. (2009). *Impuestos con finalidad verde; el sistema tributario como complemento de los instrumentos económicos previstos en el protocolo de Kyoto*. Recuperado el 8 de Noviembre de 2014, de Seguridad y Medio Ambiente: <http://www.mapfre.com/fundacion/html/revistas/seguridad/n113/articulo4.html>

Boletín ICE Económico. (2002). *La Reforma Fiscal Verde: Objetivos, Logros Y Aplicación*. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de http://biblioteca2012.hegoa.efaber.net/system/ebooks/11125/original/reforma_fiscal_verde__la.pdf

BOPA, G. d. (2002). *Dictamen del Grupo de Trabajo sobre Ecotasa y Fiscalidad Ecológica*. España. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de <http://www.parlamentodeandalucia.es/webdinamica/portal-web-parlamento/pdf.do?tipodoc=textosaprobados&id=1366>

Borbor de la Cruz, S., & Camacho, D. y. (2013). *Evaluación Técnica de los Impuestos Ambientales en el Ecuador y su impacto económico en el año 2012*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Proyecto de Grado de Economía. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014



- Breithaupt, M. (2006). *Instrumentos Economicos: Transporte Sostenible*. Alemania. Recuperado el 24 de Octubre de 2014, de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sutp.org%2Fins-pol-supporting-docs%2Fcategory%2F21-1d%3Fdownload%3D18%3A1d-ei-es&ei=la69VJrUBuOasQSG94HgDg&usg=AFQjCNGt2sRqnpUZf-OH8WcZJee>
- Carranza Madrigal, L. (2011). La Creacion de un Impuesto con Efectos y Fines Ambientales en el Estado de Veracruz. En J. P. Barde. Veracruz. Recuperado el 13 de 01 de 2015, de <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/download/124.pdf>
- Carrasco, M. (3 de Enero de 2012). *Un Impuesto que no gusta a conductores*. Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de Metro Ecuador: <http://www.metroecuador.com.ec/19518-un-impuesto-que-no-gusta-a-conductores.html>
- Codigo Organico Integral Penal*. (2014). Quito: Corporaciones de Estudios y Publicaciones.
- Codigo Penal*. (2001). Quito: Corporacion de Estudios y Publicaciones.
- Codigo Tributario*. (2009). Quito: Registro Oficial No. 544.
- Constitucion Ecuatoriana*. (2008). Montecristi, Ecuador: Registro Oficial 449.
- Coria, L. (2007). El Rol De La Autoridades Locales Para El Desarrollo Sostenible: La Experiencia De Los Municipios De La Microregion Andalgala Pomán. Lujan - Argentina: Eumed.net. Recuperado el 25 de Octubre de 2014, de Desarrollo Local Sostenible: <http://www.eumed.net/rev/delos/00/lgc-00-b.htm>
- Cuadrado Ruiz, A. (2012). *Derecho y Medioambiente*. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de [Huespedes.cica.es: http://huespedes.cica.es/gimadus/21/03_derecho_y_medioambiente.html#10](http://huespedes.cica.es/gimadus/21/03_derecho_y_medioambiente.html#10)



- Debi. (2012). *Impuestos Verdes*. Recuperado el 18 de 01 de 2015, de Debi.ec:
http://debi.ec/index.php?option=com_k2&view=item&id=11:debi-informa-impuestos-verdes&Itemid=135
- (1992). *Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo*. Rio de Janeiro. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>
- Dourojeanni, A. (2000). *Procedimientos de Gestión para el Desarrollo Sustentable*. Santiago - Chile: CEPAL. Recuperado el 25 de Octubre de 2014, de http://www.redesma.org/docs_portal/dessost.pdf
- DRAE Diccionario de la Lengua Española. (2012). (Version 1.3). Espana: Espasa Calpe. Recuperado el 22 de Octubre de 2014
- Easis Porro, A., & Fuentes Guilarte, D. y. (Junio de 2011). Los Tributos Ecologicos. Su tratamiento en Cuba. (eumed.net, Ed.) *El Observatorio Iberoamericano del Desarrollo Local y la Economía Social (OIDLES)*, V(10). Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://www.eumed.net/rev/oidles/10/ppgf.htm>
- El Tributo Ambiental: Aplicación y efectividad sobre el medio ambiente*. (s.f.). Recuperado el 6 de Noviembre de 2014, de Agencia Europea de Medio Ambiente: <http://www.eea.europa.eu/es/publications/92-9167-000-6-sum/page001.html>
- Emisiones de CO2 de los vehículos*. (Diciembre de 2009). Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de Ecologistas en Acción: <http://www.ecologistasenaccion.org/article16233.html>
- Enciclopedia Juridica*. (2014). Recuperado el 9 de Diciembre de 2014, de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/>
- Ferre Olive, E. (Octubre de 2010). *Foro Virtual de Contabilidad Ambiental y social*. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de Universidad Nacional de Buenos Aires: http://www.econ.uba.ar/www/institutos/secretaradeinv/ForoContabilidadAmbienta/ trabajos2010/T_Ferre_Olive_legislacion_ambiental.pdf



- Frente Universitario Peronista. (Septiembre de 2008). *Derecho Ambiental*. Recuperado el 20 de Octubre de 2014, de Universidad de Buenos Aires: <http://federacionuniversitaria71.blogspot.com/2008/09/historia-del-derecho-ambiental.html>
- Gago, A y Labandeira, X. (2012). La Reforma Fiscal Verde. Teoria y Practica de los Impuestos Ambientales. En M. Vivero, *Analisis Juridico de los Impuestos Ambientales su Importancia y Aplicacion en el Ecuador*. Quito. Recuperado el 25 de Octubre de 2014, de <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/1465/1/UDLA-EC-TAB-2012-93.pdf>
- Gandur, S. (2012). Diseño de un Tributo Ambiental. *Mayo* (pág. 12). La PLata: Universidad Nacional de La PLata. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014
- Garcia, M. (s.f.). *La Proteccion Fiscal del Medio Ambiente en España*. España. Recuperado el 6 de Noviembre de 2014, de <http://www.asepelt.org/ficheros/File/Anales/2004%20-%20Leon/comunicaciones/Jorge%20Garcia%20Ines%20bis.pdf>
- Gobierno de España. (s.f.). *Ministerio de Industria, Energia y Turismo*. Recuperado el 13 de 01 de 2015, de Instituto para la Diversificacion y Ahorro de la Energia: <http://coches.idae.es/>
- Gomez, G. (Diciembre de 2010). *Biblioteca VirtualL de Derecho, Economía y Ciencias Sociales*. Recuperado el 20 de Octubre de 2014, de Tratamiento Fiscal de las Asociaciones en Participacion: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/912/Historia%20de%20los%20impuestos.htm>
- Iglesias, L. (s.f.). *Pruebas de Opacidad: Un Método Práctico, Económico y Eficiente para Verificar el Cumplimiento con Normas de Emisiones de Contaminantes desde Fuentes Puntuales*. Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de <http://www.bvsde.paho.org/bvsAIDIS/PuertoRico29/iglesias.pdf>



Instituto Nacional de Ecología. (1997). *Economía Ambiental: Lecciones de América Latina*. Mexif. DF. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/4/31914/ECONOMIA_AMBIENTAL_LECCIONES_DE_AL.pdf

JEZL Contadores Auditores Cia. Ltda. (12 de Diciembre de 2012). *Ley de fomento ambiental 2012*. Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de Slideshare: <http://es.slideshare.net/jezl/ley-de-fomento-ambiental-2012?related=1>

Jimenez Beltran, D. (2001). *Impuestos medioambientales en la Union Europes: Sector Transporte*. Barcelona. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.eea.europa.eu%2Fmedia%2Fspeeches%2FBarcelona_2001&ei=Il29VPanN6O0sATw6oDIDg&usg=AFQjCNGLgdcM9uiAcUaWImkNKZG7pBsStQ&bvm=bv.83829542,d.cWc

Ley de Fomento Ambiental y Optimizacion de los Ingresos del Estado. (2011). Quito, Ecuador: Registro Oficial No. 583.

Límites Permisibles De Niveles De Ruido Ambiente Para Fuentes Fijas Y Fuentes Móviles, Y Para Vibraciones. (s.f.). Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/6078/51/LIBRO%20VI%20Anexo%205%20Ruido.pdf>

Los Tributos Ambientales. (s.f.). Recuperado el 8 de Noviembre de 2014, de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3051/5.pdf>

Lozano Cutanda, B. (26 de 02 de 2010). Los impuestos verdes: el ejemplo de la tasa de carbono francesa. *El Confidencial*. Recuperado el 18 de Enero de 2015, de <http://www.elconfidencial.com/foro-sociedad-civil/impuestos-verdes-tasa-carbono-francesa-20100226.html>



Machicado, J. (2012). *Ordenanzas y Resoluciones Municipales*. Recuperado el 25 de Octubre de 2014, de Apuntes Juridicos: <http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>

Mancilla, M. (s.f.). *Antecedentes Históricos del Derecho Internacional Ambiental*. Recuperado el 20 de Octubre de 2014, de Derecho Internacional Ambiental: https://www.academia.edu/964653/Antecedentes_Hist%C3%B3ricos_del_Derecho_Internacional_Ambiental

Moreno Arellano, G. y. (2002). *Impuestos ambientales: lecciones en países de la OCDE y experiencias en México*. (I. N. Ecología, Ed.) Mexico. Recuperado el 13 de 01 de 2015, de <https://books.google.com.ec/books?id=IVPXr-bHeNQC&pg=PA47&lpg=PA47&dq=Impuestos+anuales+a+veh%C3%ADculos+usados+por+el+derecho+a+utilizar+el+veh%C3%ADculo,+en+M%C3%A9xico+se+aplica+la+tenencia+anual&source=bl&ots=7yyPZA8Ykj&sig=G00LZbINPt7VMKCDSA wVgqh6a3o>

Oliva, N. Rivadeneira, A. Serrano, A. Carrillo, S. (2011). *Impuestos Verdes: Una Herramienta para la Política Ambiental en Latinoamérica? Friedrich Ebert Stiftung*. Recuperado el 23 de Octubre de 2014, de http://www.fesmex.org/common/Documentos/Ponencias/Policy_Paper_Impuestos_Verdes_Jun1011.pdf

Ordenanza de Cuencaire. (2006). Cuenca. Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2006/diciembre/code/18789/registro-oficial-8-de-diciembre-del-2006-suplemento#anchor575563>

Padilla Rosa, E. y. (s.f.). *Efectos distributivos interterritoriales de las políticas ambientales: el caso de las propuestas de impuesto europeo sobre la energía y el CO2*. España: Cuadernos Economicos de ICE. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014, de http://www.revistasice.com/CachePDF/CICE_71_221-249__5422A18A918D91D6E36DE26B34FE41E6.pdf



Pajares, E. (2008). *Territorio y naturaleza: Desarrollo en armonía*. Lima: Desco. Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de https://www.academia.edu/3376129/La_definici%C3%B3n_de_pol%C3%ADticas_p%C3%ABlicas_ambientales_y_su_aplicaci%C3%B3n_en_los_sistemas_territoriales

Pigou, A. (1932). *The Economics of Welfare* (Cuarta ed.). Londres: Macmillan and Co. Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://www.econlib.org/library/NPDBooks/Pigou/pgEW.html>

Pillco, M. y. (2010). Los Impuestos. En *Análisis de los Pagos que deben realizar los Propietarios de Bienes Inmuebles al Municipio de la Ciudad de Cuenca* (pág. 4). Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3008/1/UPS-CT002268.pdf>

Registro Oficial 248. (19 de Mayo de 2014). Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de Servicio de Rentas Internas: <http://www.sri.gob.ec/de/base-legal2>

Registro Oficial 678. (9 de Abril de 2012). Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de Derecho Ecuador: <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2012/abril/code/20231/registro-oficia-no-678--jueves-09-de-abril-del-2012>

Reglamento a la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado. (30 de Diciembre de 2011). Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de http://www.industrias.ec/archivos/file/AMBIENTE/REGLAMENTO_LEY_FOMENTO_AMBIENTAL.pdf

Reglamento General para la Aplicación de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Quito: Decreto No. 1738. Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Ecuador/EC_Reglamento_Ley_Organica_Transporte.pdf



Rio+20. (20 de Junio de 2012). *Naciones Unidas*. Recuperado el 22 de Octubre de 2015, de ¿Qué es Río+20?: http://www.un.org/es/sustainablefuture/pdf/spanish_riomas20.pdf

Rios Granados, G. (2007). *Tributación ambiental: la contribución por gasto*. Mexico: UNAM. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014, de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=2483>

Rosemburi, T. (2009). *El Impuesto Ambiental*. El Fisco.

Sandoval Cabrera, P. (2008). Analisis Comparativo de la Fiscalidad Ambiental en Mexico y en Europa: Opciones de Cooperacion en el Marco del Acuerdo de Asociacion Economica. *Revista Electronica Iberoamericana*, II(1), 141-157. Recuperado el 18 de 01 de 2015, de http://www.urjc.es/ceib/investigacion/publicaciones/REIB_02_01_Sandoval_Cabrera.pdf

SRI. (2012). *Consideraciones del IACV*. Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de Servicio de Rentas internas: <http://www.sri.gob.ec/de/consideraciones>

SRI. (2012). *Informe de Labores de Enero a Diciembre*. SRI. Recuperado el 25 de Enero de 2015, de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&uact=8&ved=0CC8QFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.sri.gob.ec%2FDocumentosAlfrescoPortlet%2Fdescargar%2F30d7977c-4f4b-4791-989a-01cd3d3301db%2FINFORME_ANUAL_DE_LABORES-_2012-P.pdf&ei=vhrJVI

SRI. (2013). *Informe de Labores de Enero a Junio*. SRI. Recuperado el 25 de Enero de 2015, de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0CCgQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.sri.gob.ec%2FDocumentosAlfrescoPortlet%2Fdescargar%2F3f4715ae-67e4-4a09-83f2-2b2c29e3162a%2FINFORME%2BDE%2BLABORES%2BDEL%2BPRIMER%2BSEMEST>



- SRI. (2014). *Informe de Labores - Recaudacion Nacional*. SRI. Recuperado el 26 de Enero de 2015, de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sri.gob.ec%2FDocumentosAlfrescoPortlet%2Fdescargar%2F808ad054-8724-45b4-8fa5-a6dd3275f189%2FINFORME%2BDE%2BLABORES%2B-%2BPRIMER%2BSEMESTRE>
- SRI. (2014). *Informe de Labores de Enero a Junio*. SRI. Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCMQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.sri.gob.ec%2FDocumentosAlfrescoPortlet%2Fdescargar%2F808ad054-8724-45b4-8fa5-a6dd3275f189%2FINFORME%2BDE%2BLABORES%2B-%2BPRIMER%2BSEMESTRE>
- SRI. (2014). *Recaudacion Impuesto Ambiental a la Contaminacion Vehicular*. Azuay - Cuenca.
- SRI. (2014). *Servicio de Rentas Internas*. Recuperado el 13 de 01 de 2015, de Pago de matrícula y proceso de matriculación: <http://www.sri.gob.ec/de/pago-de-matriculacion-y-proceso-de-matriculacion>
- SRI. (2014). *Tasas de Interés Por Mora Tributaria*. Recuperado el 5 de Diciembre de 2014, de Servicio de Rentas Internas: http://www.sri.gob.ec/web/guest/tasas-de-interes-por-mora-tributaria?p_auth=OD5UCYr3&p_p_id=busquedaTasaInteres_WAR_BibliotecaPortlet_INSTANCE_6SOo&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-3&p_p_col_count=1&_busquedaTasaInteres_WAR
- Tipke, K. (2003). Las funciones extrafiscales del tributo a propósito de la tributación medioambiental en el ordenamiento jurídico colombiano. *Revista de Derecho*(1).



Recuperado el 19 de Noviembre de 2014, de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1813/1/RF-01-AV-Rozo.pdf>

Wendell Holmes, O. (2 de Abril de 2012). *America News*. Recuperado el 20 de Octubre de 2014, de Origen de los Impuestos: <http://www.americanewsne.com/opinion/gloria-giraldo/399-origen-de-los-impuestos>

Wikipedia. (6 de Octubre de 2014). *Emisiones de CO2*. (L. E. Wikipedia, Editor) Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de Wikipedia: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Emisiones_de_CO2&oldid=77381765

Wikipedia. (25 de Junio de 2014). *Wikipedia*. Recuperado el 27 de Enero de 2015, de [es.wikipedia.org](http://es.wikipedia.org/wiki/DBA): <http://es.wikipedia.org/wiki/DBA>

Yacolca Estares, D. (2013). *Reforma Fiscal Verde para Sudamerica*. España. Recuperado el 7 de Noviembre de 2014, de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwebdms.ciat.org%2Faction.php%3Fkt_path_info%3Dktcore.actions.document.view%26fDocumentId%3D8192&ei=nsm9VNfSEaHdsAS2nYHICA&usg=AFQjCNGP9sJfhVyh

Yague Ballester, I. (Enero de 1999). *Impuestos Verdes Autonómicos vs Principios Tributarios del Ordenamiento Espanol*. *Observatorio Medioambiental*(2). Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de <http://revistas.ucm.es/index.php/OBMD/article/view/OBMD9999110331A>

Zarim, H. (1996). *Constitución Argentina – Comentada y Concordada*. (F. Diaz, Productor) Recuperado el 22 de Octubre de 2014, de Derecho ambiental: https://www.academia.edu/3653917/Derecho_ambiental