



UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“ANÁLISIS DEL NUEVO IMPUESTO AMBIENTAL A LA
CONTAMINACIÓN DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LA
CIUDAD DE CUENCA DURANTE EL PERÍODO 2012”**

***TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE CONTADOR PÚBLICO AUDITOR***

DIRECTOR:

DR. JOFFRE FERNANDO JARAMILLO ÁLVAREZ

AUTORES:

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ

JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO

CUENCA, MAYO DE 2013





RESUMEN

La presente investigación tiene como finalidad analizar el Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la ciudad de Cuenca en el año 2012. La idea surge porque es un impuesto nuevo creado en el Ecuador que grava al uso de los automotores basado en su cilindraje y año de fabricación, que ha generado un desconocimiento en su forma de cálculo, pago o exoneración de los contribuyentes, también se busca conocer los montos recaudados y su destino.

El método de estudio aplicado fue: una investigación exploratoria basada en la técnica entrevista a expertos donde se obtuvo amplia información sobre este tributo. Segundo una investigación descriptiva enfocada en la técnica muestreo estratificado aleatorio, que desde la base de datos de los automotores de Cuenca, se calculó un número muestral de noventa y seis, al cual se dividió en siete estratos, se calculó el monto pagado y se estableció tres escenarios tributarios: positivo, normal y negativo. En el positivo no existen descuentos, el normal es como se está desarrollando en la actualidad con descuentos y el negativo es que no exista el tributo.

Como resultados se concluyó que si existió impacto tributario, ya que el Estado empezó a recaudar dinero de una fuente nueva, pero por el descuento aplicado se está dejando de recaudar el 67% en la muestra aplicada de esta investigación. También hubo por parte del contribuyente ya que pagó un mayor valor en el monto de la matrícula.

Palabras Claves: Impuestos Ambiental, Contaminación vehicular, Pago, Exoneración.



ABSTRACT

This research has the objective to analyze the Environmental Pollution Tax of Motor Vehicles in the city of Cuenca in 2012. The idea of this thesis begins because is a new tax statement in Ecuador, imposed for the use of vehicles based on its cylinder capacity and year of manufacture, which being a new tax has generated an unknown of calculation, payment or exoneration by the taxpayers, although seeks the total amount of the income taxes and where it is bound.

The study method applied was based in two phases: first an exploratory technique based on expert interviews, where we found important information about the tax. In second phase we used a descriptive research focused on stratified random sampling technique, which we used the database of all vehicles in the city of Cuenca, identified a number of ninety six, which was divided into seven strata. We estimated the amount of the tax payments and we established three times: a positive, average and a negative one. The positive is that there are no discounts in the payment of the tax, the average is being as now with discount and the negative is without tax.

The main results of the investigation we found that the tax is making an impact, because the Ecuadorian State began to raise their income money for a new source, but the discount applied reduce the income in 67% of the sample applied in this research. But the taxpayer also had impact because they to pay a higher value.

Keywords: Environmental Taxes, Payment, Car Pollution, Exoneration.

ÍNDICE

Contenido

INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO I	15
1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y TEÓRICOS	15
1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS	15
1.1.1 ORIGEN	15
1.1.2 DESARROLLO DEL IMPUESTO AMBIENTAL EN EL MUNDO	17
1.1.3 VENTAJAS Y DESVENTAJAS EN LA APLICACIÓN DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES	21
1.2 MARCO TEÓRICO	23
1.2.1 DEFINICIÓN TRIBUTO	23
1.2.2 CLASIFICACIÓN DE LOS TRIBUTOS	23
1.2.3 DEFINICIÓN DE MEDIO AMBIENTE	24
1.2.4 DEFINICIÓN IMPUESTO VERDE - AMBIENTAL	24
1.2.5 ARTÍCULO 6 DEL CÓDIGO TRIBUTARIO DEL ESTADO ECUATORIANO	25
1.2.6 ARTÍCULO 300 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	25
1.3 LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO	26
CAPÍTULO II	33
2. ANÁLISIS DEL IMPUESTO AMBIENTAL	33
2.1 MÉTODOS QUE PROTEGEN AL MEDIO AMBIENTE	33
2.2 PRINCIPIO “QUIEN CONTAMINA PAGA”	34
2.2.1 PROBLEMÁTICA DE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO	34
2.2.2 OBJETIVO DEL PRINCIPIO “QUIEN CONTAMINA PAGA”	35
2.3 INSTRUMENTOS ECONÓMICOS AMBIENTALES	35
2.4 EXTRAFISCALIDAD DE LA IMPOSICIÓN MEDIOAMBIENTAL	37
2.5 IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR	38
2.6 OBJETIVOS DEL IMPUESTO	39
2.6.1 PROPUESTA DEL IMPUESTO	39
2.6.2 DESTINO DEL IMPUESTO AMBIENTAL	40



2.7	INCONSTITUCIONALIDAD DE LA LEY	41
2.8	PARQUE AUTOMOTOR EN ECUADOR	42
CAPÍTULO III.....		45
3.	EVALUACIÓN DEL EFECTO EN LA RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS.	45
3.1	EJERCICIOS	45
3.2	DEFINICIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	50
3.3	PROCESAMIENTO DE DATOS.....	50
3.5	MUESTRA AÑO 2012.....	50
3.5.1	DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA POR ESTRATOS AÑO 2012	51
3.6	PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.	51
3.7	ESCENARIOS.....	58
3.7.1	ESCENARIO NORMAL:	59
3.7.2	ESCENARIO POSITIVO	59
3.7.3	ESCENARIO NEGATIVO	60
3.8	COMPARACIÓN ENTRE LOS 3 ESCENARIOS.....	61
CAPÍTULO IV.....		62
4.	EVALUACION DE RESULTADOS.....	62
4.1	CONCLUSIONES.....	62
4.2	RECOMENDACIONES.....	65
ANEXOS		67
BIBLIOGRAFÍA		130



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Fundada en 1867

Yo, María Daniela Martínez Hernández, autor de la tesis “Análisis del nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la ciudad de Cuenca durante el período 2012”, 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 Contador Público Auditor. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor.

Cuenca, 04 de junio de 2013

Daniela Martínez

María Daniela Martínez Hernández

0104774716

Cuenca Patrimonio Cultural de la Humanidad. Resolución de la UNESCO del 1 de diciembre de 1999

Av. 12 de Abril, Ciudadela Universitaria, Teléfono: 405 1000, Ext.: 1311, 1312, 1316

e-mail cjbjv@ucuenca.edu.ec casilla No. 1103

Cuenca - Ecuador

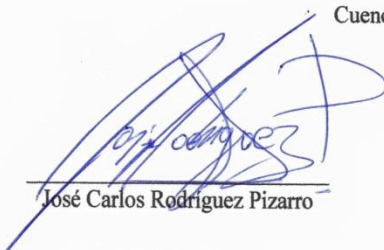


UNIVERSIDAD DE CUENCA

Fundada en 1867

Yo, José Carlos Rodríguez Pizarro, autor de la tesis “Análisis del nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la ciudad de Cuenca durante el período 2012”, 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 Contador Público Auditor. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor.

Cuenca, 04 de junio de 2013



José Carlos Rodríguez Pizarro

0103778221

Cuenca Patrimonio Cultural de la Humanidad. Resolución de la UNESCO del 1 de diciembre de 1999

Av. 12 de Abril, Ciudadela Universitaria, Teléfono: 405 1000, Ext.: 1311, 1312, 1316

e-mail cdjbv@ucuenca.edu.ec casilla No. 1103

Cuenca - Ecuador



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Fundada en 1867

Yo, María Daniela Martínez Hernández, autor de la tesis “Análisis del nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la ciudad de Cuenca durante el período 2012”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 04 de junio del 2013

Daniela Martínez

María Daniela Martínez Hernández

0104774716

Cuenca Patrimonio Cultural de la Humanidad. Resolución de la UNESCO del 1 de diciembre de 1999

Av. 12 de Abril, Ciudadela Universitaria, Teléfono: 405 1000, Ext.: 1311, 1312, 1316

e-mail cdjbv@ucuenca.edu.ec casilla No. 1103

Cuenca - Ecuador

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Fundada en 1867

Yo, José Carlos Rodríguez Pizarro, autor de la tesis “Análisis del nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la ciudad de Cuenca durante el período 2012”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 04 de junio del 2013

José Carlos Rodríguez Pizarro

0103778221

Cuenca Patrimonio Cultural de la Humanidad. Resolución de la UNESCO del 1 de diciembre de 1999

Av. 12 de Abril, Ciudadela Universitaria, Teléfono: 405 1000, Ext.: 1311, 1312, 1316

e-mail cdjbv@ucuenca.edu.ec casilla No. 1103

Cuenca - Ecuador

Cuenca, 04 de junio de 2013

Economista

Elizabeth Tacuri

Director XV Curso de Graduación Carrera de Contabilidad y Auditoría

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas - Universidad de Cuenca


Su despacho

Señor Director:

Mediante la presente le informo que se ha concluido con la elaboración de la tesis cuyo tema es “Análisis del nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación de los Vehículos Motorizados en la Ciudad de Cuenca durante el periodo 2012” elaborado por la Señorita María Daniela Martínez Hernández con C.C.: 0104774716 y el Señor José Carlos Rodríguez Pizarro con C.C.: 0103778221. Debo indicarle además que este trabajo investigativo ha seguido a cabalidad con la guía elaborada por la Facultad para la elaboración de tesis.

Sin otro particular, y para los fines pertinentes, suscribo

Atentamente,



Dr. Fernando Jaramillo Álvarez
Director de Tesis



AGRADECIMIENTO

Nos gustaría agradecer primeramente a Dios porque sin su bendición, ayuda y sabiduría no hubiésemos podido culminar la carrera universitaria.

A nuestros queridos padres, familiares por el apoyo incondicional demostrado día a día. A nuestros amigos, compañeros quienes nos acompañaron en este trayecto de aprendizaje y conocimientos a lo largo de la carrera y a los catedráticos y personal de la Universidad de Cuenca por sus enseñanzas, anécdotas y experiencias, de una manera especial a nuestro Tutor, Dr. Fernando Jaramillo por su tiempo, paciencia y dedicación, quien con sus conocimientos y experiencia ha logrado que nosotros podamos culminar con esta tesis investigativa.

Queremos expresar también nuestro más sincero agradecimiento a las personas que colaboraron con su ayuda para obtener la información expuesta en esta tesis: Empresa Municipal de Movilidad (EMOV EP), Servicio de Rentas Internas (SRI), no cabe duda que su participación ha enriquecido el trabajo realizado y, además, ha significado el surgimiento de una sólida amistad.

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional, al darme la oportunidad y los medios necesarios para culminar mi tesis, y por ser un apoyo incondicional para lograrlo ya que sin su bendición no hubiese podido.

A mi padre que a pesar de que no se encuentra físicamente a mi lado siento que está conmigo siempre y aunque nos faltaron muchas cosas por vivir juntos, desde el cielo me bendice y está muy orgulloso de mí por haber culminado una meta más en mi vida. Sé que este momento hubiera sido tan especial para tí como lo es para mí.

A mi madre por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional, por hacer de mi una mejor persona a través de sus consejos, enseñanzas y amor.

María Daniela Martínez Hernández



DEDICATORIA

Esta investigación está dedicada a mis padres, hermanos, familiares y a mi amigo inseparable Dios que son el motivo que me alientan cada día a seguir esforzándome para alcanzar mis metas propuestas y que me permiten cada vez crecer como persona.

Igualmente dedico a las personas interesadas en conocer sobre impuestos ambientales, que de manera óptima podrán conocer sobre estos tributos, ya que es un tema nuevo en el mundo y poco investigado en el país, el que servirá para futuras investigaciones.

También para toda la sociedad ya que es hora de empezar a cuidar, mantener y preservar el ambiente en el cual vivimos y donde vivirán nuestras futuras generaciones.

José Carlos Rodríguez Pizarro

INTRODUCCIÓN

Esta investigación está desarrollada en cuatro capítulos que son:

En el Capítulo I se abordó los antecedentes históricos, donde se trata el origen de los impuestos ambientales en el mundo, cuáles fueron los países pioneros en desarrollar estos tributos y sus respectivos efectos, se realizó un análisis del avance en Europa, Asia, América y Ecuador. Igualmente se abordó directamente las siguientes definiciones como son: Tributo y su clasificación, Impuesto Ambiental, Artículo 6 del Código Tributario y el Artículo 300 de la Constitución del Ecuador para tener un mayor conocimiento sobre las bases conceptuales que tienen estos impuestos.

En el capítulo II se analizó la forma legal cómo nacen los impuestos ambientales, donde se fundamentó en el principio “quien contamina paga” en la que se empieza hacer responsables a las autores que contaminan evitando que el Estado pague estas consecuencias. Fundamentados en esto, los Gobiernos del mundo han elaborado incentivos y desincentivos para evitar o reducir al máximo la contaminación de acuerdo a la realidad de cada país. En el Ecuador desde el año 2012 se empezó a cobrar el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular donde se realiza un análisis de cuál es el parque automotor del Ecuador, cuánto se recaudo y cuáles fueron los vehículos que se encontraron exonerados del pago del mismo.

En el Capítulo III, se realizó ejercicios sobre el cálculo de este impuesto basados en la información de mercado de los autos más vendidos en el país, se obtuvo los montos que tuvieron que pagar y si aplicaban o no los descuentos. Además con la base de datos adquiridos de la ciudad de Cuenca, se alcanzó una muestra de 96 automotores en donde se realizó el cálculo del tributo y se planteó tres escenarios: un positivo un normal y un negativo, en donde el positivo trata sobre el supuesto que todos los vehículos paguen el impuesto sin hacer caso al descuento que establece la Normativa. El escenario normal es como se está desarrollando actualmente el cálculo del impuesto y el escenario negativo es aquel que trata sobre el no pago del impuesto.



En el Capítulo IV o final de la investigación se concluye con el análisis general de cómo se desarrolla el impuesto en el país, basados en estas conclusiones realizamos las respectivas recomendaciones que encierran este trabajo en busca de un mejor desarrollo del tributo para el beneficio de la sociedad.

CAPÍTULO I

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y TEÓRICOS

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1.1 ORIGEN

Desde mediados del siglo XX, la aparición de los primeros problemas derivados de la contaminación del medio ambiente producido por los efectos de la Segunda Guerra Mundial, alertó a los países a la necesidad de acoger medidas de corrección, prevención y mantención.

Debido a cambios notorios en el medio ambiente en todas partes del mundo, como el derretimiento de los polos que generó un aumento del nivel de agua en los océanos, provocando un cambio en todas las corrientes, trajo como consecuencias tormentas más intensas lo que llevo a inundaciones en los sectores costaneros; pero en otros sectores no llueve, lo que ha dado como resultado la pérdida y extinción de plantas y animales. Lo que los investigadores denominan a este problema como efecto invernadero y calentamiento global.

Este latente problema en el mundo ha impulsado a los gobiernos a crear algunas leyes y reglamentos para proteger el medio ambiente. Desde los años 90, varios países Europeos, han introducido reformas fiscales ambientales amplias, en la mayoría de los casos enfocados solo a la recaudación fiscal y otros también a la compensación entre tributos vigentes. Pero debido a la presión constante de los gobiernos, algunos países se enfocan en la recaudación fiscal, ya que con este tributo se trata de reducir el déficit público o tratan de incrementar el ingreso en aquellos países donde tienen poca recaudación fiscal.

El primer país en el mundo en introducir un impuesto ambiental fue Finlandia, donde se introdujo el impuesto al carbón en 1990, teniendo en sus primeros años rechazo por una parte de la población, porque este impuesto fue progresivo ya que empezó con el valor de 4.1 euros por tonelada de carbón, pero para el año de 1998, este alcanzó los 62.9 euros por tonelada. “Impuestos Ambientales” (Moreno y otros, 2002, p. 21).

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



Mientras transcurren los años, cada vez se van incrementando los impuestos de acuerdo a las necesidades que se van desarrollando, tales como el nuevo impuesto a los vertederos de basura en el año de 1996. De la misma manera se han aplicado impuestos a los vehículos de motor, a los recipientes de bebidas y a la generación eléctrica en plantas nucleares con el que se financia el manejo de residuos radioactivos. Pero este incremento de los impuestos ambientales es compensado con la reducción del impuesto a la renta y de las contribuciones a la seguridad social, con el objetivo explícito de reducir el desempleo.

Otro país pionero de los impuestos ambientales es Noruega, ya que en el año 1991, crearon el impuesto gravado al CO₂ de los aceites minerales, después ampliaron la gama hacia el carbón, coque (elementos utilizados para la elaboración de energía) y a la piedra caliza y gas.

En España también se dan los gravámenes verdes que son: impuesto sobre la electricidad que grava el consumo de energía, cánones de agua y los impuestos sobre vehículos donde consta la circulación anual, sobre ventas y matriculaciones y sobre vehículos pesado. “Evolución y Desarrollo histórico de los Impuestos Verdes en el Mundo y en México”. (Vega, 2012, p.7)

Todos los impuestos cuentan con elementos tributarios necesarios que son la base imponible, objeto del impuesto, hecho generador, sujeto activo, sujeto pasivo, exenciones, base imponible y tarifa, pero en el caso de los impuestos ambientales en lugar de constar una base existe un hecho gravable en los tributos protectores del entorno natural, es decir grava al bien motorizado que generan la contaminación en el ambiente.



1.1.2 DESARROLLO DEL IMPUESTO AMBIENTAL EN EL MUNDO

EUROPA

El impuesto ambiental tuvo sus inicios en los países europeos, en el final de la década de 1980, el interés por este impuesto se basó en:

- a) La mayor conciencia del poder y el potencial de los mercados en la política pública.
- b) El reconocimiento de las limitaciones del Estado y en particular, de los sistemas de comando y control en la política ambiental.
- c) La preocupación de que las regulaciones tradicionales no estaban solucionando los problemas ambientales sino imponiendo costos sustanciales, lo cual generó la necesidad de instrumento de política ambiental más rentables.
- d) El deseo de progresar en la implementación del principio “quien contamina paga”, de internalizar los costos ambientales en los precios relevantes y de integrar la política ambiental con otras áreas.

A esto se le sumó la difícil situación económica que atravesaban los países desarrollados a inicios de los 90, lo cual aumentó la preocupación por el desempleo y dio lugar a la posibilidad de reducir los impuestos al trabajo con la introducción de impuestos ambientales que compensaran la recaudación.

Para Gago, la implementación de impuestos verdes en Europa se realizó enfocándose en los principios de eficiencia, equidad horizontal y sencillez, lo cual inspiró los esquemas compensatorios y la inclinación hacia los impuestos indirectos. De igual manera la Reforma Fiscal Verde consistía en lograr la reducción de las tarifas máximas de otros impuestos que encarecían el empleo y permitiría obtener un doble dividendo (mejorar el medio ambiente y a la vez incentivar su economía mediante la disminución de otros impuestos) a los países que lo implementaran. HACIENDA PÚBLICA ESPAÑOLA “*La imposición ambiental: fundamentos, tipología comparada y experiencias en la OCDE y España*”. (Gago y Labandeira, 1997, p. 193).

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



Sólo un grupo de países llevó a cabo cambios en todo su sistema fiscal, entre ellos están: Finlandia, Suecia, Noruega, Dinamarca, Holanda, Reino Unido, Alemania, Italia y Austria. Mientras que otros como Estados Unidos, Bélgica y Suiza introdujeron impuestos verdes mediante leyes, pero no como parte de una reforma global.

En 1994 después de 6 años de que la Unión Europea diera énfasis a los impuestos Ambientales, el impuesto se había diseminado hacia sus países miembros, especialmente a los escandinavos, también Bélgica, Holanda y Luxemburgo, aunque también países como el Reino Unido, Francia, Italia y Alemania ya habían empezado a aplicarlos. Asimismo, a pesar de ciertas trabas de implementación, también Polonia, Hungría y Estonia habían iniciado el uso de impuestos ambientales.

La Unión Europea reconoce cuatro subgrupos de impuestos ambientales, según la base imponible:

- Los impuestos a la energía que incluyen a los bienes energéticos usados para el transporte (ejemplo diesel, gasolina) y para usos estacionarios (ejemplo gas natural, electricidad).
- Los impuestos al transporte que gravan la propiedad o el uso de vehículos motorizados.
- Los impuestos a la contaminación que recaen sobre las emisiones al aire y al agua, así como también al manejo de residuos y al ruido.
- Los impuestos a los recursos que se refieren más bien a su uso o a la extracción de materiales.

ASIA

En los últimos años, países como Japón que es el país que más contamina en este continente y el segundo en el mundo busca estimular el uso de tecnologías limpias para el transporte y reducir los gases causantes del efecto invernadero a través de la introducción del impuesto de carbono y la extensión de reducción de impuestos a los vehículos.



El Dr. Inoue¹ diseñó este plan mediante el cual el gobierno japonés introdujo una reforma tributaria con énfasis ecológico el cual empezó a operar en octubre del 2012, donde dio a conocer que la carga tributaria adicional causada por esta reforma ascendería a unos 300 billones de yenes (3.6 billones de dólares). El impuesto creado sobre el carbono aumentó la tasa de tributos de productos derivados del petróleo gradualmente en 1.5 veces y a la vez se realizó la reducción de los impuestos a los vehículos en un porcentaje mínimo, generando en parte una compensación entre los dos para no crear un descontento en la población, lo que da como resultado que el Estado obtenga más ingresos.

Los ingresos recibidos por este impuesto serán invertidos en acciones para la reducción de gases del efecto invernadero y similares. El régimen temporal de reducción de impuestos sobre los automóviles adopta las normas ambientales más estrictas y continuará durante los próximos tres años. Este plan también incluirá la expansión de la reducción del costo del impuesto a casas ahorradoras de energía.

AMÉRICA

En nuestro continente existe una alta diversidad de recursos naturales como son los hídricos, petroleros, forestales, etc. Se estima que posee el 31% de los recursos de agua dulce del planeta; concentra más del 10% de las reservas de petroleras del mundo y almacena el 32% de las existencias mundiales de carbono en bosque. Pero debido al incremento poblacional, en la región el consumo de energía eléctrica se cuadruplicó en el período desde 1970 al 2006; la demanda de agua se incrementó en un 76% durante el periodo entre 1990 hasta el 2004 a consecuencia del crecimiento demográfico; además entre los años 2000 y 2005 se produjo más del 64% de la pérdida mundial de bosques entre 2000 y 2005; el 86% de las aguas residuales generadas en América Latina se arroja a ríos y océanos sin ningún tratamiento, esta cifra asciende al 90% en el Caribe.

¹ Dr. Inoue abogado con maestrías en Política y Regulación Ambiental del London School of Economics y en Política Ambiental y Economía de la Universidad de York, creador de políticas del Ministerio de Ambiente japonés, responsable del impuesto ambiental y promotor del impuesto de carbono.

INFORME DEL PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA), 2010.

Sumados a los bajos niveles económicos en el que se encuentra la población, ha generado que las personas realicen una explotación desmedida de estos recursos y sin ningún tipo de control, afectando todo su entorno, lo que ha generado problemas como el surgimiento de nuevas enfermedades reportadas atribuidas a los cambios ambientales.

En América Latina, la mayoría de países poseen impuestos ambientales, donde su creación ha respondido especialmente a las necesidades de recaudación fiscal por parte de cada gobierno. El aporte que estos impuestos dan al Producto Interno Bruto (PIB) de cada país es considerable, uno de los principales impuestos es al de los combustibles. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, (CEPAL) “*Cepalstat*”, 2009.

TABLA N. 1

PRODUCTO INTERNO BRUTO PAÍSES SUDAMERICANOS

PAÍS	Producto Interno Bruto (PIB)
Argentina	1%
Paraguay	1,55%
Chile	0,82%
Colombia	0,28%
Perú	0,57%

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez (Adaptación)

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

También en algunos países de la región se han implementado fórmulas fiscales enfocadas en incentivos tributarios, como es el caso de Colombia donde hay exenciones del impuesto a las ventas (IVA) para las inversiones en sistemas de control y monitoreo, en 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 (Gómez, 2005).

En Costa Rica, el tributo es específico donde se destina el 33,5 % de todo lo recaudado del Impuesto Único sobre combustibles para actividades de conservación.

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
 JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



ECUADOR

El en país empezó la preocupación por los cambios climáticos desde Septiembre del 2000, en donde se suscribió al tratado Internacional denominado “DECLARACIÓN DEL MILENIO”, en el cual se comprometió a luchar contra el calentamiento global. A partir de este tratado después de algún tiempo surgió la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la misma que entró en vigencia en el Ecuador a través de un Decreto de Ley el 24 de noviembre de 2011. El cual se empezó a ejecutarse desde enero del 2012. Donde la reforma contempla impuestos a varios ítems como: cigarrillos en USD \$0,08 por unidad; bebidas alcohólicas en USD \$6,20 por litro de alcohol puro; a la Salida de Divisas el 5% del monto total de dinero que se lleve fuera del país; botellas plásticas en USD \$0,02 por unidad; al banano en 2% de las ventas totales. A estos impuestos, el Gobierno los llamó "Verdes" y se convirtieron en la novena reforma tributaria del actual Gobierno encabezada por el Director del Servicio de Rentas Internas, Carlos Marx Carrasco.

1.1.3 VENTAJAS Y DESVENTAJAS EN LA APLICACIÓN DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES

Todo tributo tiene sus pros y contras, es necesario tenerlos en cuenta en el momento de su aplicación.

Ventajas

- Permiten alcanzar los objetivos planteados de manera menos costosa, al igualar el impuesto con la reducción de una unidad más del contaminante que se desee controlar.
- Los niveles de emisión se ajustan automáticamente al monto del impuesto, de manera que quienes contaminan reducirán sus emisiones hasta el punto de pagar el monto mínimo.
- Internalización de externalidades, ya que responden al principio de quienes contaminan deben pagar el impuesto, donde se incorpora los cargos y permisos a las decisiones de los contribuyentes que se les hace responsable de sus actos



contaminantes. Con esto se compensa, de cierta forma, al daño social que provocan.

- Generan beneficios ambientales, que tienen dos fines para la sociedad, la conservación y mantenimiento de los recursos naturales y por otro lado se incentiva a la reducción de contaminantes para todos poder vivir en un mejor ambiente.
- Generan beneficios económicos porque con esos fondos se destina a la protección de los mismos recursos naturales y también se destina para otras necesidades del Estado como son salud, educación, etc.
- Aportan a la integración y colaboración ambiental por parte de todos los sectores de la economía, porque mediante el cobro de este impuesto se integran los costos que generan aquellos sectores que contaminan, gracias al poder que posee la política fiscal sobre la economía.
- Asegurar un ambiente más puro para las futuras generaciones.
- Fomentar la innovación, a través de la investigación de nuevas tecnologías para tratar de no contaminar el medio ambiente.
- Genera nuevos empleos, tanto para la obtención, recaudación y distribución del mismo. INSTITUTO NACIONAL DE ECOLOGÍA “*Historia y evolución de los instrumentos fiscales relacionados con el medio ambiente en países de la OCDE*”. (Barde, 1994).

Desventajas

- No se puede medir con rapidez y precisión el verdadero impacto que la contaminación genere a un habitad y a sus habitantes que viven en ella.
- Dificultad de encontrar el impacto del daño, mientras se genera el proceso de prueba y error, hasta encontrar el nivel suficiente para fijar el impuesto.
- Las relaciones entre los contaminadores y las autoridades fiscales que podrían generar problemas típicos de un tema tributario.
- Los políticos generan leyes a conveniencia entre las partes involucradas, para pagar el impuesto en cantidades mínimas o no cancelarlo.



- Complicación en la elección de adecuados indicadores que reflejen realmente las emisiones, que sirven para fijar la carga tributaria por este concepto.
- La contaminación no uniforme de las empresas a la atmosfera, por lo que se debería fijar un impuesto distinto, según el área y la cantidad de distribución de contaminantes.
- Inexistencia potencial de recursos sustitutos.
- Dificultad de invertir los ingresos ambientales, en resolver un determinado daño ambiental. FUNDACIÓN TERRAM “*Los Impuestos Ambientales Como Instrumentos Contra el Cambio Climático, Experiencias y Lecciones para su Aplicación*”. (Ainzúa, 2008, p. 37).

1.2 MARCO TEÓRICO

1.2.1 DEFINICIÓN TRIBUTO

“Son las prestaciones comúnmente en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva, en virtud de una ley y para cubrir los gastos que demanda el cumplimiento de sus fines.” (León, 2011, p.5).

1.2.2 CLASIFICACIÓN DE LOS TRIBUTOS

Los Tributos se clasifican de la siguiente forma:

a) IMPUESTO

“Tributo exigido por el Estado a quienes se hallan en las situaciones consideradas como hechos generadores que guarda relación a la persona o bienes del obligado y que se adeuda pura y simplemente por el acaecimiento del hecho generador totalmente ajeno a una actividad estatal determinada” (León, 2011, p.6).



b) TASA

“Es un tributo cuyo hecho generador está integrado con una actividad del Estado inherente a su poder de imperio y que está vinculada con el obligado al pago, pues el cobro de la tasa corresponde a la concreta, objetiva e individualizada prestación de un servicio relativo al contribuyente. Tributo generado por la prestación de un servicio efectivo o potencial, dado de manera directa por el Estado.” (León, 2011, p.8).

c) CONTRIBUCIÓN ESPECIAL O DE MEJORA

“Son los tributos debidos en razón de beneficios individuales o de grupos sociales derivados de la realización de obras o de gastos públicos o de actividades o servicios estatales especiales. Ejemplo: alcantarillado, repavimentación, aceras y cercas etc.” (León, 2011, p.8).

1.2.3 DEFINICIÓN DE MEDIO AMBIENTE

“Medio ambiente, conjunto de elementos abióticos (energía solar, suelo, agua y aire) y bióticos (organismos vivos) que integran la delgada capa de la llamada biosfera, sustento y hogar de los seres vivos”. (Ponce, 2001, p.15).

Los impuestos ambientales se consideran socialmente regresivos², debido a que muchos de ellos afectan a productos de consumo masivo, tales como vehículos automotores, y la energía, existe una gran probabilidad de que los más afectados sean las familias con bajos ingresos. (Bárcena, 2005, p. 118).

1.2.4 DEFINICIÓN IMPUESTO VERDE - AMBIENTAL

“Impuesto cuya base es una unidad física, ya sea un litro de petróleo, una tonelada de basura, etc., que probadamente ocasiona un efecto negativo en el medio ambiente, con la finalidad de reducir la degradación ambiental”. CAMARA DE DIPUTADOS

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. (León, 2011, p. 7).



MÉXICO, CENTRO DE ESTUDIOS DE LAS FINANZAS PÚBLICAS (CEFP), “Impuestos Ambientales”, México 2002.

1.2.5 ARTÍCULO 6 DEL CÓDIGO TRIBUTARIO DEL ESTADO ECUATORIANO

Este artículo instituye que “*Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional; atenderán a las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurarán una mejor distribución de la renta nacional.*” CÓDIGO TRIBUTARIO (CT), Quito, 02 diciembre 1975. En la que los tributos permitirán al Estado ecuatoriano recaudar ingresos los cuales serán destinados para fines productivos para mejorar la condición de vida de los ciudadanos.

1.2.6 ARTÍCULO 300 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Este artículo establece que “*El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia, y suficiencia recaudatoria. Se priorizaran los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulara el empleo, la producción de bienes y servicios y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.*” ASAMBLEA NACIONAL (AN) “Constitución de la República del Ecuador”, Montecristi, 2008.

Para la creación de los tributos se debe basar en cada uno de los principios priorizando los impuestos directos y progresivos que no afecten a los contribuyentes, promoviendo el empleo, la producción de bienes y servicios, fomentando las conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



1.3 LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO

Esta Ley fue enviada por el Presidente de la República Economista Rafael Correa Delgado, el 24 de octubre 2011 con carácter de urgente en materia económica, para que sea discutida en la Asamblea Nacional, la misma entró en vigencia el 24 de noviembre del 2011, en el Registro Oficial con número 583. Dentro de esta Ley se incorpora a la Ley de Régimen Tributario Interno los impuestos ambientales, en este caso específico el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

1.3.1 ELEMENTOS DEL IMPUESTO

Art. In. 1 Siguiendo del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Objeto imponible

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

Art. In. 2 Siguiendo del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Hecho generador

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

Art. In. 3 Siguiendo del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Sujeto Activo

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

Art. In. 4 Siguiendo del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Sujeto Pasivo

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



Art. In. 5 Siguierte del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Deducciones

Son deducibles los gastos relacionados con la adquisición, uso o propiedad de vehículos utilizados en el ejercicio de la actividad económica generadora de la renta, tales como:

- 1. Depreciación o amortización;*
- 2. Canon de arrendamiento mercantil;*
- 3. Intereses pagados en préstamos obtenidos para su adquisición; y,*
- 4. Tributos a la Propiedad de los Vehículos.*

Si el avalúo del vehículo a la fecha de adquisición, supera los USD 35.000 de acuerdo a la base de datos del SRI para el cálculo del Impuesto anual a la propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre, no aplicará esta deducibilidad sobre el exceso, a menos que se trate de vehículos blindados y aquellos que tengan derecho a exoneración o rebaja del pago del Impuesto anual a la propiedad de vehículos motorizados, contempladas en los artículos 6 y 7 de la Ley de Reforma Tributaria publicada en el Registro Oficial No. 325 de 14 de mayo de 2001.

Tampoco se aplicará el límite a la deducibilidad, mencionado en el inciso anterior, para aquellos sujetos pasivos que tengan como única actividad económica el alquiler de vehículos motorizados, siempre y cuando se cumplan con los requisitos y condiciones que se dispongan en el Reglamento.

Art. In. 6 Siguierte del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Exenciones

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

- 1. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República³.*

³ COSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Artículo 225, “El Estado impulsará mediante la descentralización y la desconcentración, el desarrollo armónico del país, el fortalecimiento de la participación ciudadana y de las entidades seccionales, la distribución de los ingresos públicos y de la riqueza. El gobierno central transferirá progresivamente funciones, atribuciones, competencias, responsabilidades y recursos a las entidades seccionales autónomas o a otras de carácter regional. Desconcentrará su gestión delegando atribuciones a los funcionarios del régimen seccional dependiente”.



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 Reglamento⁴.*
7. *Los vehículos eléctricos.*
8. *Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.*

Art. In. 7 Siguiendo del Art. 89 Ley de Régimen Tributario Interno

Base Imponible y tarifa

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

⁴ En el reglamento no existe ninguna explicación sobre los vehículos clásicos, es por eso que se tomo como referencia a: CODIFICACIÓN A LA ORDENANZA QUE NORMA EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DE CUENCA Y LA DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS A CUENCA Y LA DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS A CUENCAIRE, CORPORACIÓN PARA EL MEJORAMIENTO DEL AIRE CUENCA. Artículo 57, “*se consideran como clásicos Aquellos que internacionalmente se entienden como tales al tener por lo menos treinta y cinco años de haber sido fabricados; por ser una rareza dada la cantidad de unidades producidas; por su diseño especial; por sus innovaciones tecnológicas; y, por no tener modificaciones en el chasis, en el motor, ni en ninguna otra parte original de su estructura, de tal manera que lo altere notablemente*”.

TABLA N.2
TRAMO DE AJUSTE Y BASE IMPONIBLE

No.	Tramo cilindraje Automóviles y motocicletas	Dinero / centímetros cúbicos
1	Menor a 1.500 c.c. ⁵	0.00
2	1.501 - 2.000 c.c.	0.08
3	2.001 - 2.500 c.c.	0.09
4	2.501 - 3.000 c.c.	0.11
5	3.001 - 3.500 c.c.	0.12
6	3.501 - 4.000 c.c.	0.24
7	Más de 4.000 c.c.	0.35

Elaborado por: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado

Art. In. 8 después del Art. 89

Factor de Ajuste

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

TABLA N.3
TRAMO DE AJUSTE Y BASE IMPONIBLE

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

Elaborado por: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado

⁵ C.C. Centímetro Cúbicos

Art. In. 9 después del Art. 89**Cuantía del Impuesto**

La liquidación de este impuesto la realizará el Servicio de Rentas Internas; para tal efecto, se aplicara la siguiente fórmula:

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

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.

Art. In. 10 después del Art. 89**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. In. 11 después del Art. 89**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.

Art. In. 12 después del Art. 89**Responsabilidad solidaria**

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

Descuentos

Del año 2012 al 2016 existe la Disposición Transitoria que señala que los vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2.500 centímetros cúbicos y, tengan más de 5 años, contados desde el año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del IACV a pagar durante 3 años, y la rebaja será del 50% para el 4to y 5to año. Donde según proyecciones se estimó que 277.754 vehículos se beneficiarán de la reducción. “IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION VEHICULAR”; Diario La Hora, (Quito, 30 mayo de 2012).

Vehículo del año 2006 o anterior:

TABLA N.4
PORCENTAJE DES DESCUENTO

AÑOS	PORCENTAJE DE DESCUENTO
2012	80%
2013	
2014	
2015	50%
2016	
2017	0%
En adelante	

Elaborado por: Servicio de Rentas Internas (SRI)

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI)



Vehículo del año 2008:

TABLA N.5
PORCENTAJE DE DESCUENTO

AÑOS	PORCENTAJE DE DESCUENTO
2012	0%
2013	
2014	
2015	80%
2016	
2017	0%
En adelante	

Elaborado por: Servicio de Rentas Internas (SRI)

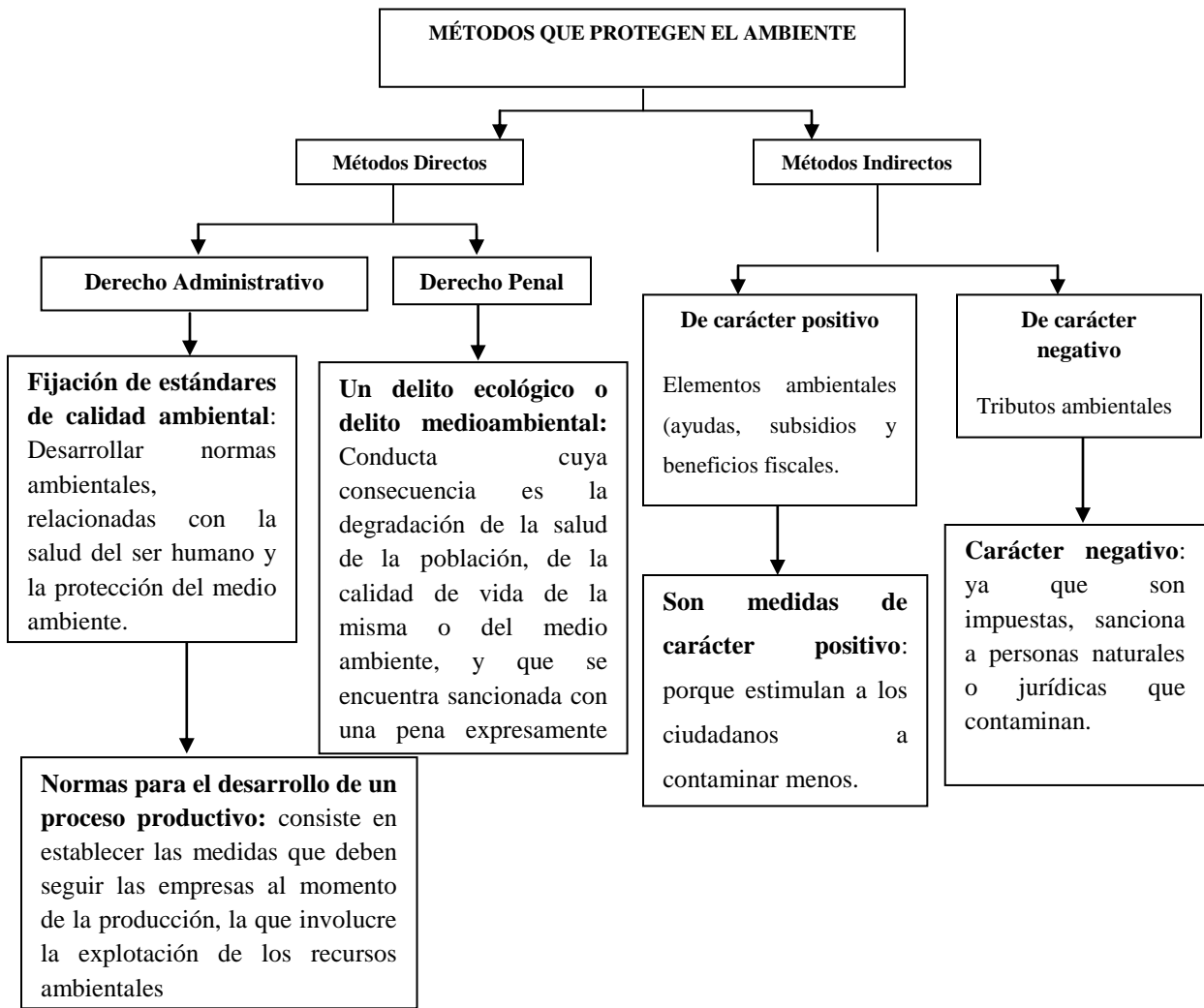
Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI)

CAPÍTULO II

2. ANÁLISIS DEL IMPUESTO AMBIENTAL

2.1 MÉTODOS QUE PROTEGEN AL MEDIO AMBIENTE

GRÁFICO N. 2



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez (Adaptación)
Fuente: Gladys Eulalia Correa Terán, 2011.

La diferencia entre los métodos directos e indirectos consisten en que los primeros se evidencian a través de las sanciones administrativas y penales, que se caracterizan por ser los métodos clásicos y tradicionales para proteger el medio ambiente, es decir, por talar indiscriminadamente los árboles, contaminar el agua, suelo y aire, se imponen



sanciones de carácter penal o administrativo, dependiendo del grado o nivel de daño producido, lo cual sucede en nuestro país y en la mayoría de los países latinos. Mientras que los segundos, buscan proteger el medio ambiente a través de la imposición tributaria, que se manifiestan a través de los impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Los tributos medioambientales se diferencian de las sanciones en el sentido que éstas se hallan reguladas en un dispositivo legal, en la que se evidencian la tasa imponible y los respectivos beneficios o fines que persigue, no requiriéndose un comportamiento prohibitivo, ni ilícito, dado que los tributos son lícitos y persiguen una finalidad.

2.2 PRINCIPIO “QUIEN CONTAMINA PAGA”

Este Principio enfatiza la importancia de las declaraciones del impacto ambiental, en la que el agente contaminante debe soportar el costo de las disposiciones establecidas para reducir la contaminación a fin de asegurar un nivel aceptable del ambiente.

Una política de carácter sancionador no siempre logra lo que espera, en este caso es la protección del ambiente; es decir que, el resultado que se espera tener no puede ser el adecuado, puede ser que no se reduzca el daño ambiental sino que al contrario este aumente debido al tributo que se va a cancelar.

El planteamiento parece que exigiría situar el principio “quien contamina paga”, como un principio de justicia para con la sociedad. En realidad lo que persigue este principio, es que el causante de la contaminación asuma el coste de las medidas de prevención y lucha contra la misma, sin recibir ningún tipo de ayuda financiera compensatoria.

2.2.1 PROBLEMÁTICA DE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO

La aplicación de este principio genera problemas, debido a que uno de los aspectos más complicados es comprobar quien en realidad es el agente contaminante y cuáles son los costes a los que tiene que hacer frente esta persona.

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



2.2.2 OBJETIVO DEL PRINCIPIO “QUIEN CONTAMINA PAGA”

El objetivo de este principio es evitar que la política de protección del medio ambiente se costee con fondos públicos y reincida sobre todos los contribuyentes, también se pretende que la actividad económica no afecte al medio ambiente, y tome en consideración los costes ambientales que conllevan la producción y el consumo de los bienes económicos.

2.3 INSTRUMENTOS ECONÓMICOS AMBIENTALES

Los instrumentos económicos se caracterizan por el manejo de las fuerzas de mercado usando incentivos o desincentivos económicos, para lograr objetivos específicos. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) define a los instrumentos económicos como: “instrumentos que afectan las estimaciones de costos y beneficios de las iniciativas abiertas a los agentes económicos. Su efecto es influir en la toma de decisiones y la conducta de estos agentes de manera tal que las alternativas que se eligen conduzcan a una situación más deseable desde el punto de vista ambiental que la que ocurriría en ausencia del instrumento. Los instrumentos económicos, en contraste con la regulación directa, dan libertad a los agentes económicos para que respondan a cierto estímulo de un modo que ellos mismos piensen que es más beneficioso”

En el caso específico de esta investigación nos enfocamos en el transporte, donde según Manfred Breithaupt (2002) los instrumentos económicos son los siguientes:

a) Los impuestos y cobros

Estos se utilizan para disminuir la demanda de transporte, desmotivando el uso de algunas formas de transporte y tecnologías. Los cobros están usualmente vinculados de forma directa con el abastecimiento público de servicios, como ejemplo se puede observar el cobro por uso de calles y tarifas de estacionamientos. Pero estos impuestos



no tienen relación directa con ningún servicio en especial y son vistos como fuentes de ingresos para el Estado o Entidades encargadas.

b) Los subsidios

Son creados para reducir el costo de algunos modos de transporte, específicamente enfocados al transporte público masivo como son buses, taxis, etc.

c) La subasta y esquemas de licitación

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

Con respecto al beneficio de utilizar los instrumentos económicos en el sector transporte se destaca la generación de ingresos, la compatibilidad con la economía de mercado, el reforzar el principio del que contamina paga, políticas de transporte basadas en los incentivos y en una mayor flexibilidad, pero estos instrumentos económicos generan en ciertas ocasiones el disgusto de la sociedad al principio, ingresos impredecibles e inestables, incertidumbre acerca del nivel correcto de precios y de los intervalos de reacción. De esta manera, los instrumentos económicos pueden utilizarse como medidas de control y la regulación de la contaminación atmosférica causada por el transporte. Además de aumentar la eficiencia de los vehículos e incentivar la innovación tecnológica. En la Tabla N. 6, se detalla los tipos de incentivos o desincentivos existentes a nivel general en materia ambiental, también se plantea los instrumentos económicos por los que se puede optar acorde a las necesidades del mercado.

TABLA N. 6
INCENTIVOS E INSTRUMENTOS ECONÓMICOS EN LA GESTIÓN
AMBIENTAL

Tipo de incentivo o desincentivo	Instrumentos económicos	Medidas económicas seleccionadas
Desmotivar la propiedad de vehículos motorizados	Impuesto a la compra, o propiedad de vehículos	<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto anual al vehículo • Impuesto por registro • Impuesto por reventa
	Restricción del número de vehículos y de nuevos registros	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> ⚡ Impuesto al combustible ⚡ Recargo al pagar en la estación
	Impuesto al uso vial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tarifas de estacionamientos ➤ Peajes en la ciudad ➤ Tarificación vial
Fomentar el cambio hacia el transporte público o no motorizado	Restricción del acceso a los centros o áreas especiales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peajes en los puentes ▪ Peajes de cordón ▪ Tarificación por congestión.
	Subsidios para el transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 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

Elaborado por: Breithaupt, Manfred, 2002

Fuente: Breithaupt, Manfred, 2002

2.4 EXTRAFISCALIDAD DE LA IMPOSICIÓN MEDIOAMBIENTAL.

La finalidad de todo tributo es la recaudación, esto, debido, a que el tributo es un instrumento jurídico económico por medio del cual, se consiguen los fondos para el Estado. Sin embargo, en cuanto a la protección del medio ambiente desde la imposición tributaria ha traído consigo el fin extra fiscal del tributo.



Para entender, el porqué de la extra fiscalidad del tributo es necesario citar a Figueroa Neri, quien hace una clasificación de dos tipos de tributos ambientales que tienen diferentes finalidades:

- **Los tributos Redistributivos o de recuperación de Costos.-** Tributos que persiguen como finalidad cubrir los costos públicos que genera la actividad contaminadora del sujeto pasivo, bien sea por servicios públicos de purificación, o descontaminación o labores de inspección o vigilancia.
- **Los tributos incentivos o de modificación de conducta.-** El segundo grupo establece para conseguir un cambio de conducta que propicie el desarrollo de tecnología limpia, para evitar pagar un gravamen o para hacerse acreedor a algún beneficio fiscal o medida desgravatoria. Y, comienza a surgir un tercer grupo de tributos ambientales, llamados a aumentar los ingresos fiscales para la satisfacción del gasto público en materia ambiental. *“Los instrumentos económicos fiscales para la protección ambiental: virtudes y vicios, en temas especiales de derecho económico”*. (Figueroa, 2003, p.64-65)

2.5 IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

La contaminación ambiental no debe ser una preocupación solamente de los ambientalistas, pues sus consecuencias afectan directamente a la salud de todas las personas, en este sentido se debe procurar que la sociedad comprenda que todos los ciudadanos tienen, de una u otra manera, responsabilidad ambiental. Las empresas deben contribuir con procesos de producción más limpios.

Resulta importante precisar que las finalidades de los tributos no sólo son de recaudación para ingresos del Estado para la elaboración de carreteras, hospitales, escuelas, entre otras, sino que a su vez deben generar incentivos para lograr que los ecuatorianos tengan unas conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.



Para el efecto, el Gobierno Nacional propone un impuesto a los automotores que más contaminan, que son los de más alto cilindraje. Este impuesto será exigible para la obtención de la matrícula, mientras que los vehículos nuevos, el impuesto será pagado antes de que el distribuidor lo entregue a su propietario.

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

Además según la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) define a los impuestos ambientales como un pago obligatorio por parte del que contamina de forma no reembolsable hacia la administración pública cuya base imponible se considere de especial relevancia para el medio ambiente. Los impuestos no son reembolsables en el sentido de que los beneficios que el gobierno provee a los contribuyentes no suelen ser proporcionales a los que estos pagan.

2.6 OBJETIVOS DEL IMPUESTO

Los objetivos del Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular son:

- a) *“Reducir las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados*
- b) *Cambiar los patrones de consumo hacia vehículos de menor cilindraje.*
- c) *Incrementar el uso del transporte público”*. LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO. “Aporte Verde” 2012.

2.6.1 PROPUESTA DEL IMPUESTO

El Gobierno Nacional a través de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado propone:

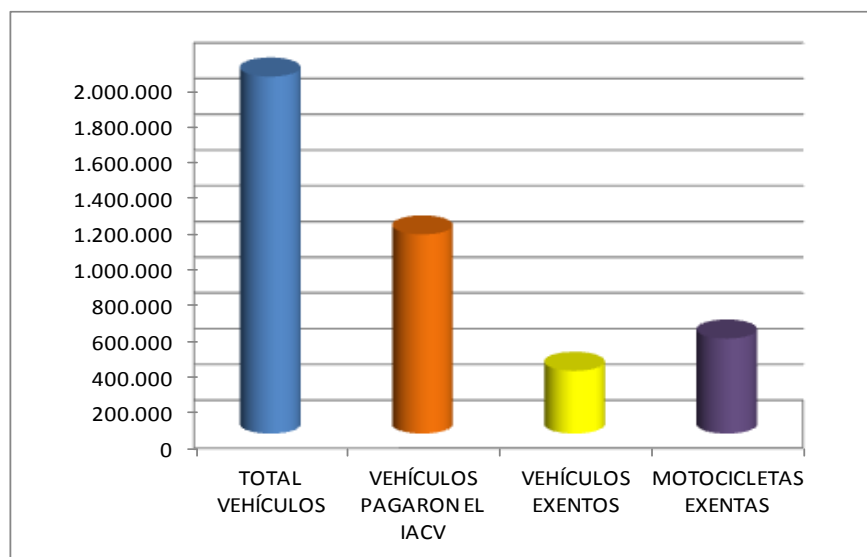
- Programa de chatarrización de los vehículos del sector público y los vehículos de mayor cilindraje y mayor antigüedad del sector privado.
- Proyecto de mejorar el transporte público en todas las ciudades del país.
- Mejoramiento de la calidad de los combustibles.
- Desmotivar a la propiedad de vehículos motorizados. LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO. “Aporte Verde” 2012.

2.6.2 DESTINO DEL IMPUESTO AMBIENTAL

Hasta diciembre del año 2012 en el Ecuador existían 1.999.056 vehículos pero solo 1.115.389 de contribuyentes pagaron el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, donde 351.327 carros y 532.340 motocicletas fueron exonerados del pago de ese tributo al encontrarse en un segmento de hasta 1.500 centímetros cúbicos o estaban dentro del grupo de exonerados. SERVICIO DE RENTAS INTERNAS (SRI) 2013.

GRÁFICO N. 3

VEHÍCULOS EXENTOS Y QUE PAGARON EL IACV



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2013



Todos los impuestos que recibe el Estado incluido el IACV van a la cuenta única del Tesoro Nacional, que se encuentra en el Banco Central del Ecuador y está administrado por el Ministerio de Finanzas. La Administración Tributaria (SRI), en el mes de abril del 2012 manifestó que la novena Reforma Tributaria busca alcanzar el 15% de la carga fiscal⁶. Es decir el gobierno espera recaudar USD \$349 millones, de los cuales \$328 millones se destinaron para la salud pública y USD \$21,1 millones para programas ambientales. “Impuestos Verdes se sentirán más en el 2012”; en Diario HOY, (Quito, 1 enero 2012). Debido a los estudios que está realizando actualmente el SRI no se conoce el monto total recaudado.

El Gobierno Nacional empezando a cumplir con sus propuestas, donde la primera acción fue desde el mes de abril del 2012, en mejorar la calidad de vida de los combustibles, decidiendo reducir estos elementos contaminantes, la cual, es una tarea difícil y costosa, donde señalaron: *“que es un desafío inmenso mejorar uno de esos componentes como es la gasolina, de 7.000 partes por millón a 500 partes por millón de plomo, lo que aproximadamente costaría \$200 millones anuales porque se tiene que importar combustible de mejor calidad para mezclar, sin embargo, esta inversión tendría un impacto fenomenal en la salud del público: menos enfermedades respiratorias y menos contaminación”*. ENLACE CIUDADANO “Rafael Correa”, N°. 24, 15 de octubre 2011.

2.7 INCONSTITUCIONALIDAD DE LA LEY

El 24 de octubre del año 2011 el Presidente de la República Economista Rafael Vicente Correa Delgado, presentó a la Asamblea Nacional, la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado con el calificativo de urgente en materia económica; el mismo que significa que tiene que ser aprobado, modificado o negado en un plazo de treinta días, el cual no puede contener proyectos de leyes tributarias según lo expresa el Artículo 68 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa. (LOFL)

⁶ Carga fiscal.- Es la relación que existe entre los ingresos del Estado (P.I.B.) con los ingresos tributarios.



La Asamblea Nacional negó el trámite del proyecto de esta ley con 53 votos a favor y 47 en contra lo que dio paso a la reconsideración de la votación en la que se obtuvo un voto a favor, 61 en contra, 1 blanco y 51 abstenciones con los que se ratificó la negación del proyecto de Ley, el 17 de noviembre del 2011, debido a que no cumplía con los presupuestos y requisitos que la LOFL establece para la aprobación de un proyecto de ley de carácter tributario.

El Presidente de la República y el Presidente de la Asamblea Nacional, no acataron la resolución de la Asamblea, pues a su juicio, esta Resolución es Inconstitucional e ilegal. Por lo que el Presidente de la República mandó a publicar en el Registro Oficial Número 583 del 24 de noviembre del 2011, este Decreto Ley⁷.

A partir de estos hechos, a la Asamblea Nacional se presentó el Primer Debate de la Comisión Especializada permanente del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, referente al proyecto sobre la Ley Derogatoria a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado el 3 de abril del 2012. La misma que se encuentra en estado de pendiente por tratarse. “Informe para Primer debate proyecto de Ley Derogatoria a la Ley de Fomento Ambiental” ASAMBLEA NACIONAL (AN) Quito, 03 abril 2012.

2.8 PARQUE AUTOMOTOR EN ECUADOR

En el Ecuador el 21,76% de los hogares dispone mínimo de un vehículo en el área rural y en el área urbana el porcentaje es mayor con el 25,5%. De los hogares que poseen vehículo, el 87,8% posee una sola unidad, mientras que el 12,2% posee hasta cuatro. ENCUESTA NACIONAL DE EMPLEO, DESEMPLEO Y SUBEMPLEO. (ENEMDU). Junio 2012. Son alrededor de dos millones de vehículos motorizados, incluidas motocicletas, que están registrados hasta enero de 2012, como se observa en la siguiente tabla:

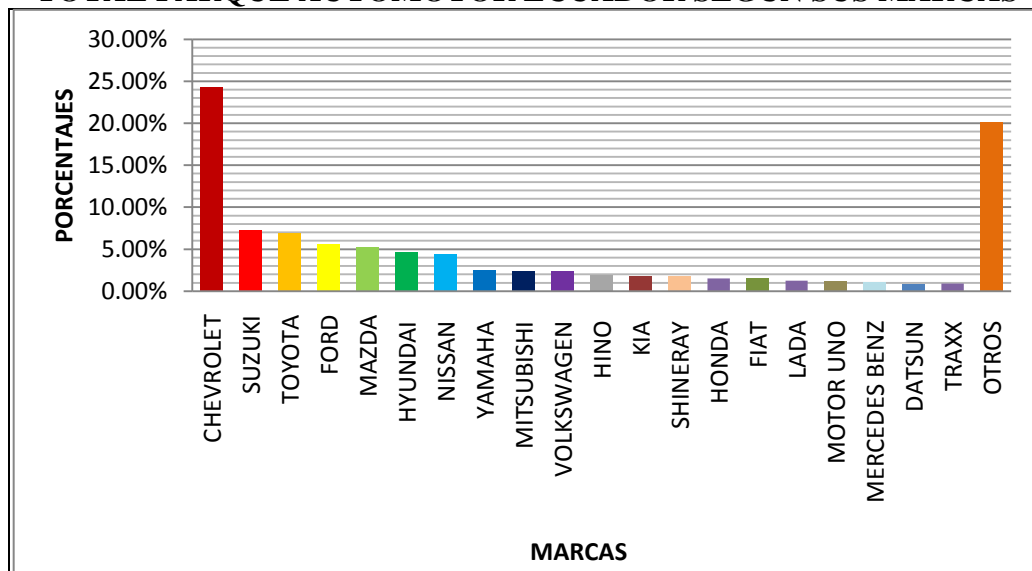
⁷ Es una norma con rango de ley, emanada por el poder ejecutivo, sin que necesariamente medie intervención o autorización previa de un congreso o parlamento. http://es.wikipedia.org/wiki/Decreto_ley

TABLA N.7
TOTAL PARQUE AUTOMOTOR ECUADOR SEGÚN SUS MARCAS

MARCA	NÚMERO VEHÍCULOS	PORCENTAJE
CHEVROLET	486,466	24.33%
SUZUKI	145,235	7.27%
TOYOTA	139,047	6.96%
FORD	113,364	5.67%
MAZDA	105,335	5.27%
HYUNDAI	92,882	4.65%
NISSAN	89,132	4.46%
YAMAHA	49,184	2.46%
MITSUBISHI	47,485	2.38%
VOLKSWAGEN	47,354	2.37%
HINO	39,785	1.99%
KIA	36,984	1.85%
SHINERAY	34,897	1.75%
HONDA	30,715	1.54%
FIAT	30,714	1.54%
LADA	24,858	1.24%
MOTOR UNO	24,746	1.24%
MERCEDES BENZ	21,804	1.09%
DATSUN	18,264	0.91%
TRAXX	18,068	0.90%
OTROS	402,737	20.15%
TOTAL	1,999,056	100.00%

Elaborado por: Servicio de Rentas Internas (S.R.I.) 2012.

Fuente: Servicio de Rentas Internas (S.R.I.) 2012.

GRÁFICO N. 4**TOTAL PARQUE AUTOMOTOR ECUADOR SEGÚN SUS MARCAS**

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) 2012.

Donde observamos que la marca más utilizada en el país es Chevrolet con el 24,33%, seguida muy por debajo la marca Suzuki con el 7,23%, la marca Toyota esta con el 6,96% y el 61,48% restante están las demás marcas.

En el Cantón Cuenca hasta el año 2012, según los datos proporcionados por el SRI existe un número total de 119.482 vehículos motorizados tanto públicos y privados, lo que representa el 5,98% del total del parque automotor a nivel nacional.

Información en el Anexo N. 8.

El Estado ecuatoriano exige como norma mínima para los vehículos tecnología Euro 3 según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), limitando a obtener mejores automotores debido a la calidad del combustible que existe y a los altos aranceles e impuestos para la importación de vehículos por parte de las concesionarias.

CAPÍTULO III

3. EVALUACIÓN DEL EFECTO EN LA RECAUDACIÓN DE LOS IMPUESTOS.

3.1 EJERCICIOS

Para un mejor entendimiento de este impuesto realizaremos los siguientes ejemplos, basados en la Revista “Ranking de los autos más vendidos del Ecuador”, (Morán, 2012. p.p. 93-98).

Fórmula:

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

Donde:

B = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

T = valor de imposición específica

F A = Factor de Ajuste

- CHEVROLET AVEO FAMILY Sedán: 1.500 c.c. manual 4x2 a gasolina del año 2009.

FOTO N. 1



$$IACV = [(1.500-1.500) 0]^* (1+0)$$

$$IACV = (0) * (1)$$

$$IACV = \$ 0$$

Fuente: patiotuerca.com

Este contribuyente no pagó el Impuesto debido a que no sobrepasa los 1.500 c.c.

- CHEVROLET GRAN VITARA 5 puertas: 1.600 c.c. manual 4x4 a gasolina del año 1994.

FOTO N. 2



$$IACV = [(1.600-1.500) 0.08] * (1+0,15)$$

$$IACV = (8) * (1,15)$$

$$IACV = \$ 9,20$$

Este contribuyente pagó un impuesto de USD \$9,20.

Fuente: patiotuerca.com

- MOTO YAMAHA X: 1.700 c.c. año 2009.

FOTO N. 3



$$IACV = [(1.700-1.500) 0.08] * (1+0)$$

$$IACV = \$16$$

$$IACV = (16) * (1)$$

Este contribuyente pagó un impuesto de USD \$16.

Fuente: patiotuerca.com

- HYUNDAI TUCSON IX 35: 2.000 c.c. potencia 164 HP a gasolina del año 2005.

FOTO N. 4



$$IACV = [(2.000-1.500) 0.08] * (1+0,05)$$

$$IACV = (40) * (1,05)$$

$$IACV = \$42$$

Fuete: patiotuerca.com

Este contribuyente pagó un impuesto de USD \$42.

- CAMIÓN CHEVROLET NLR camión ligero de 0 a 3 toneladas: 2.700 c.c. manual 4x2 Diesel año 2010.

FOTO N. 5



$$IACV = [(2.700-1.500) 0.11] * (1+0)$$

$$IACV = (132) * (1)$$

$$IACV = \$132$$

Fuente: patiotuerca.com

Este contribuyente pagó un impuesto de USD \$132.

- CAMIONETA CHEVROLET LUV DMAX: 3.000 c.c. del año 2011.

FOTO N. 6



$$IACV = [(3.000-1.500) 0.11] * (1+0)$$

$$IACV = (165) * (1)$$

$$IACV = \$ 165$$

Fuete: patiotuerca.com

Este contribuyente pagó un impuesto de USD \$165.

- TOYOTA FORTUNER 4x4: automático gasolina 4.000 c.c. del año 2007.

FOTO N. 7



$$IACV = [(4.000-1.500) 0.24] * (1+0,05)$$

$$IACV = (600) * (1,05)$$

$$IACV = \$ 630$$

Fuete: patiotuerca.com

El contribuyente pagó un impuesto de USD \$630.

- MERCEDES BENZ 172: 17.000 c.c. Diesel del año 2005.

FOTO N. 8

$$IACV = [(17.000-1.500) 0.35] * (1+0,05)$$

$$IACV = (5425) * (1,05)$$

$$IACV = \$5696.25$$

Fuete: janerbus.com

Para este vehículo aplicamos los descuentos que establece la ley transitoria que señala que entre los años 2012 al 2016 los vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2500 centímetros cúbicos y, tengan más de 5 años, contados desde el año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del IACV a pagar durante 3 años, y la rebaja será del 50% para el 4to y 5to año.” (Servicio de Rentas Internas, SRI, 2011).

$$Descuento = (5696,25 * 80\%)$$

$$Descuento: \$ 4557$$

$$Descuento = (5696,25-4557)$$

$$\text{Impuesto a Pagar: } \$1139,25$$

El contribuyente tendría que haber pagado un Impuesto de USD \$1139,25, pero debido a que los buses y taxis se encuentran exonerados, no pagaron ningún valor.

- NISSAN PATHFINDER 4x4: 3.200 c.c. a gasolina del año 1994.

FOTO N. 9

$$IACV = [(3.200-1.500) 0.12] * (1+0,15)$$

$$IACV = (204) * (1,15)$$

$$IACV = \$234,6$$

Fuete: patiotuerca.com

En este vehículo también aplicamos los descuentos:

$$\text{Descuento} = (234,60 * 80\%)$$

$$\text{Descuento: } \$ 187,68$$

$$\text{Descuento} = (234,60 - 187,68)$$

$$\text{Impuesto a Pagar: } \$46,92$$

El contribuyente tendrá que pagar un Impuesto de USD \$46,92.

En este mismo vehículo se va a verificar el pago del impuesto en tres escenarios para valorar como éste varía conforme transcurre el tiempo.

TABLA N. 8

PROYECCIÓN DEL PAGO DEL IMPUESTO

AÑO FABRICACIÓN	AÑO	CILINDR AJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR IMPOSICIÓN	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
1994	2012	3200	3200	1500	0.12	1.15	\$ 234.60	\$ 187.68	\$ 46.92
1994	2016	3200	3200	1500	0.12	1.2	\$ 244.80	\$ 122.40	\$ 122.40
1994	2020	3200	3200	1500	0.12	1.2	\$ 244.80	\$ -	\$ 244.80

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

Como podemos observar se aplica el cálculo del impuesto para el año 2012 y se obtiene un descuento del 80% (\$ 187,68) que genera un total a pagar de USD \$ 46,92, mientras que para el año 2016 el descuento es del 50% (\$ 122,40) con un total a pagar de USD \$ 122,40 y para el año 2020 de acuerdo a la Disposición no se aplicara ningún tipo de descuento, donde el valor a cancelar es de USD \$ 244, 80.

3.2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Analizar el impacto tributario que tuvo el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, en la Ciudad de Cuenca en el año 2012.

Esta información se obtuvo de la investigación realizada a expertos que se encuentra en el Anexo N. 4 y 5.

3.3 PROCESAMIENTO DE DATOS

Para la tabulación, elaboración y obtención de tablas de datos se utilizó el Programa PASW 18 (SPSS) y para la elaboración de gráficos el Programa Excel 2007.

3.4 ANÁLISIS INFORMACIÓN

La presente investigación se utilizó el muestreo estratificado como se muestra en el Anexo N.3, donde se obtuvo:

TABLA N.9
TOTAL VEHÍCULOS 2012

CILINDRAJE	ESTRATO	TAMAÑO	PESO(Wi)
Menor a 1500 c.c.	1	42462	0.36
1.501 - 2.000 c.c.	2	31546	0.26
2.001 - 2.500 c.c.	3	21861	0.18
2.501 - 3.000 c.c.	4	5143	0.04
3.001 - 3.500 c.c.	5	4855	0.04
3.501 - 4.000 c.c.	6	4970	0.04
Más de 4.000 c.c.	7	8645	0.07
TOTAL		119482	100%

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

3.5 MUESTRA AÑO 2012

$$n = \frac{0,09}{\frac{0,0036}{3,8416} + \frac{0,16}{119482}}$$

$$n = \frac{0,09}{0,000938448}$$

$$n = 96$$

El tamaño de la muestra en el año 2012 es de 96, en este año varia este valor ya que para este año el total de vehículos que circulaban en la ciudad de Cuenca fue de 119.482 y el peso ponderado de P (Proporción de la Población) fue 0.9 dato que fue obtenido de la prueba piloto.

3.5.1 DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA POR ESTRATOS AÑO 2012

TABLA N. 10
DISTRIBUCIÓN POR ESTRATOS

CILINDRAJE	ESTRATO	TAMAÑO	V. MINIMO
Menor a 1.500 c.c.	1	34	34
1.501 - 2.000 c.c.	2	25	25
2.001 - 2.500 c.c.	3	18	18
2.501 - 3.000 c.c.	4	4	4
3.001 - 3.500 c.c.	5	4	4
3.501 - 4.000 c.c.	6	4	4
Más de 4.000 c.c.	7	7	7
TOTAL		96	96

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

3.6 PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.

Los resultados de la investigación aplicada a los 96 vehículos motorizados en la ciudad de Cuenca fueron los siguientes:

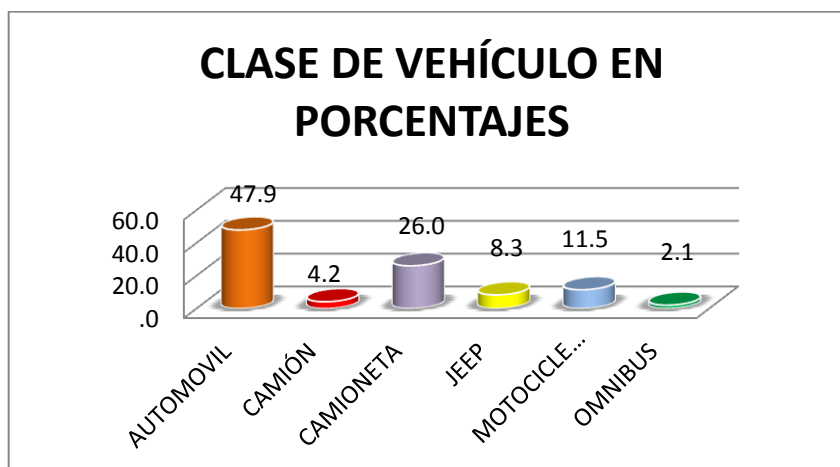
TABLA N. 11
CLASE DE VEHÍCULO

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
AUTOMÓVIL	46	47.9	47.9	47.9
CAMIÓN	4	4.2	4.2	52.1
CAMIONETA	25	26.0	26.0	78.1
Válidos JEEP	8	8.3	8.3	86.5
MOTOCICLETA	11	11.5	11.5	97.9
OMNIBUS	2	2.1	2.1	100.0
Total	96	100.0	100.0	

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

GRÁFICO N. 6



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

ANÁLISIS

Según los resultados obtenidos vemos que el 47,9% de la muestra, tienen automóviles, el 26% posee camionetas y la clase de vehículos con menos porcentaje es el Ómnibus con un 2.1%.

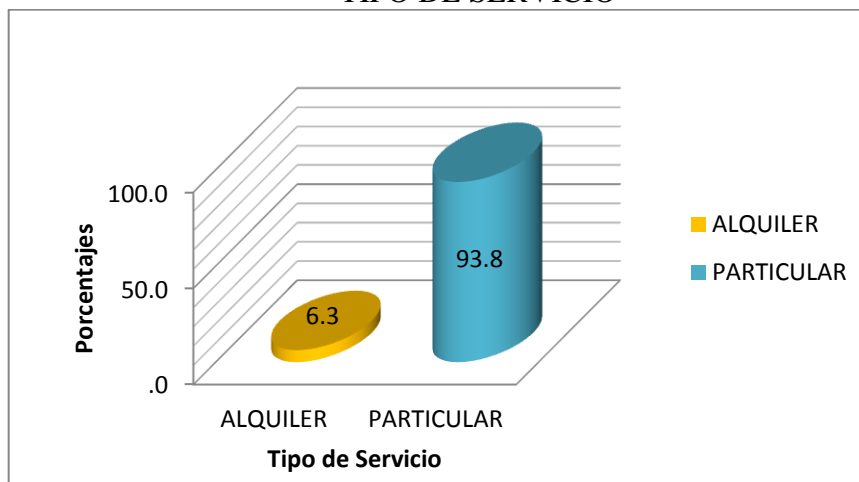
TABLA N.12
CÓDIGO TIPO DE SERVICIO

		FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Válidos	ALQUILER	6	6,3	6,3	6,3
	PARTICULAR	90	93,8	93,8	100,0
	Total	96	100,0	100,0	

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

GRÁFICO N. 7
TIPO DE SERVICIO



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

ANÁLISIS

Se observa en la ciudad de Cuenca que la mayoría de los vehículos son destinados al servicio particular con un 93,8% dejando el porcentaje restante para el alquiler. Vehículos de alquiler comprenden los destinados para el transporte público y las empresas que brindan el servicio de alquiler de carros.

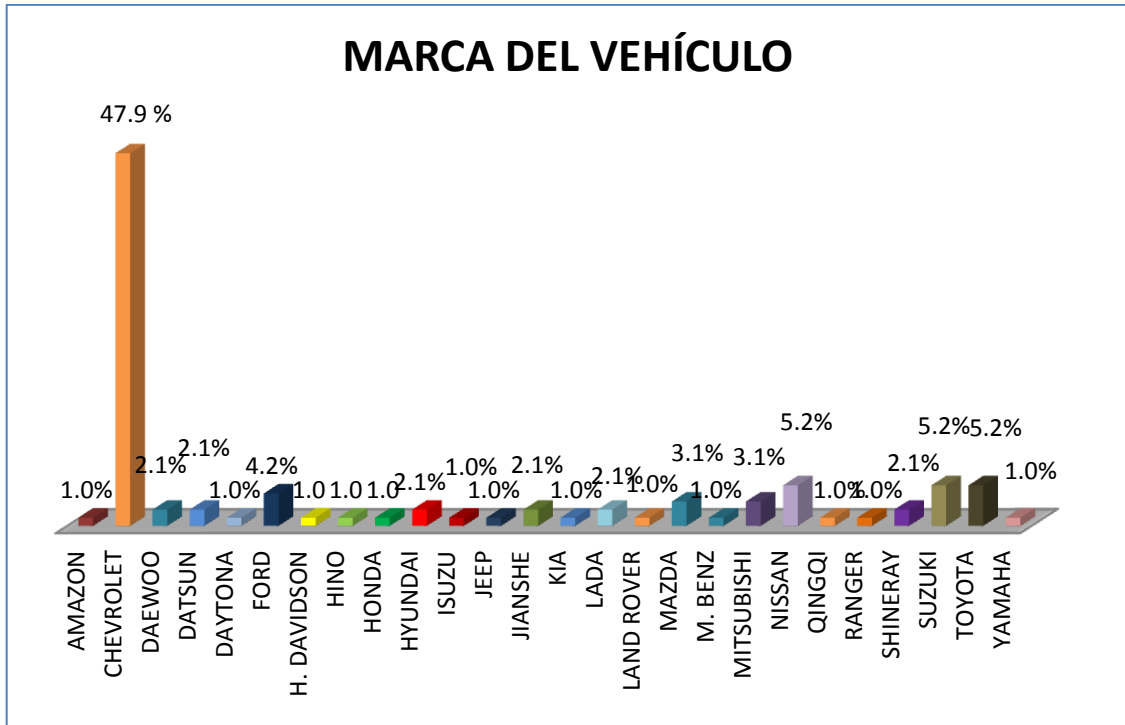
TABLA N. 13
MARCA DEL VEHÍCULO

		FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Válidos	AMAZON	1	1.0	1.0	1.0
	CHEVROLET	46	47.9	47.9	49.0
	DAEWOO	2	2.1	2.1	51.0
	DATSUN	2	2.1	2.1	53.1
	DAYTONA	1	1.0	1.0	54.2
	FORD	4	4.2	4.2	58.3
	H. DAVIDSON	1	1.0	1.0	59.4
	HINO	1	1.0	1.0	60.4
	HONDA	1	1.0	1.0	61.5
	HYUNDAI	2	2.1	2.1	63.5
	ISUZU	1	1.0	1.0	64.6
	JEEP	1	1.0	1.0	65.6
	JIANSHE	2	2.1	2.1	67.7
	KIA	1	1.0	1.0	68.8
	LADA	2	2.1	2.1	70.8
	LAND ROVER	1	1.0	1.0	71.9
	MAZDA	3	3.1	3.1	75.0
	M. BENZ	1	1.0	1.0	76.0
	MITSUBISHI	3	3.1	3.1	79.2
	NISSAN	5	5.2	5.2	84.4
	QINGQI	1	1.0	1.0	85.4
	RANGER	1	1.0	1.0	86.5
	SHINERAY	2	2.1	2.1	88.5
	SUZUKI	5	5.2	5.2	93.8
	TOYOTA	5	5.2	5.2	99.0
	YAMAHA	1	1.0	1.0	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

GRÁFICO N. 8



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

ANÁLISIS

De la muestra realizada se obtuvo que la marca que predomina en vehículos en la ciudad de Cuenca es Chevrolet con un 47,9%, por debajo le siguen las marcas Nissan, Suzuki, Toyota, con el 5,2% y el resto se reparte entre las demás marcas existentes en el parque automotor de la ciudad.

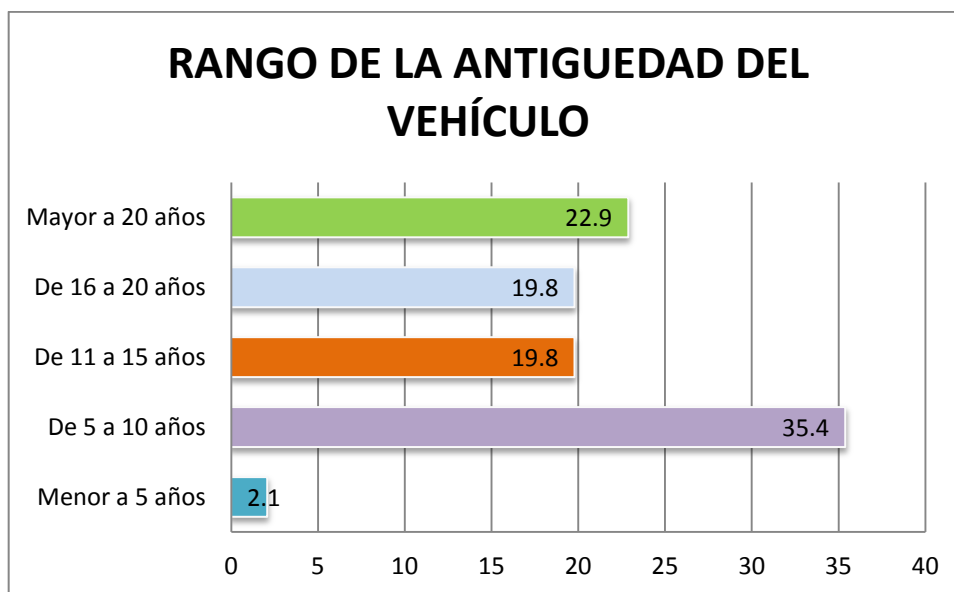
TABLA N. 14
RANGO DE ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO

		FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE	PORCENTAJE
			E	VÁLIDO	ACUMULADO
Válidos	Menor a 5 años	2	2,1	2,1	2,1
	De 5 a 10 años	34	35,4	35,4	37,5
	De 11 a 15 años	19	19,8	19,8	57,3
	De 16 a 20 años	19	19,8	19,8	77,1
	Mayor a 20 años	22	22,9	22,9	100,0
Total		96	100,0	100,0	

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

GRÁFICO N. 9



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

ANÁLISIS

Los resultados de esta variable determinan que, el 35,4% son vehículos con una antigüedad entre 5 y 10 años, el 22,9% tienen más de 20 años de antigüedad de fabricación, el 18,9% está compartido por los rangos entre 15 a 11 años y de 15 a 20 años y en último lugar los vehículos nuevos o menores a 5 años de antigüedad con el 2,1%.

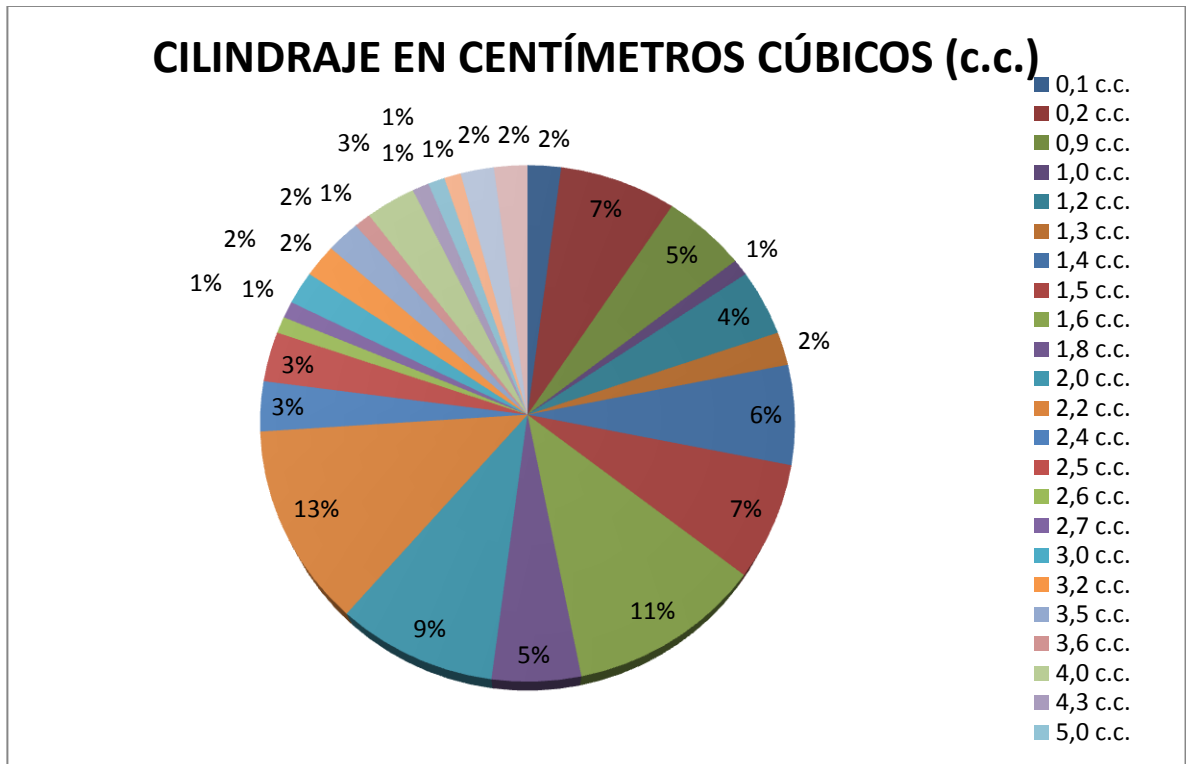
TABLA N. 15
CILINDRAJE EN CENTIMETROS CÚBICOS

	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Válidos 0,1 c.c.	2	2.1	2.1	2.1
0,2 c.c.	7	7.3	7.3	9.4
0,9 c.c.	5	5.2	5.2	14.6
1,0 c.c.	1	1.0	1.0	15.6
1,2 c.c.	4	4.2	4.2	19.8
1,3 c.c.	2	2.1	2.1	21.9
1,4 c.c.	6	6.3	6.3	28.1
1,5 c.c.	7	7.3	7.3	35.4
1,6 c.c.	11	11.5	11.5	46.9
1,8 c.c.	5	5.2	5.2	52.1
2,0 c.c.	9	9.4	9.4	61.5
2,2 c.c.	12	12.5	12.5	74.0
2,4 c.c.	3	3.1	3.1	77.1
2,5 c.c.	3	3.1	3.1	80.2
2,6 c.c.	1	1.0	1.0	81.3
2,7 c.c.	1	1.0	1.0	82.3
3,0 c.c.	2	2.1	2.1	84.4
3,2 c.c.	2	2.1	2.1	86.5
3,5 c.c.	2	2.1	2.1	88.5
3,6 c.c.	1	1.0	1.0	89.6
4,0 c.c.	3	3.1	3.1	92.7
4,3 c.c.	1	1.0	1.0	93.8
5,0 c.c.	1	1.0	1.0	94.8
5,4 c.c.	1	1.0	1.0	95.8
5,7 c.c.	2	2.1	2.1	97.9
6,0 c.c.	2	2.1	2.1	100.0
Total	96	100.0	100.0	

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez
Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez



GRÁFICO N. 10



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez
 Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

ANÁLISIS

Se observa que el 12,5% de los vehículos posee un cilindraje de 2.200 c.c., el 11,5% representa a los vehículos con un cilindraje de 1.600 c.c., el 9% representa a los carros que tienen un cilindraje de 2.000 c.c., el resto del porcentaje representa a motores con cilindraje que oscilan entre 100 c.c. y 6.000 c.c.

3.7 ESCENARIOS

En esta investigación basados en los 96 datos obtenidos de la muestra, se calculó cual es el monto a pagar a causa del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca, fundamentados en esta información nos planteamos tres tipos de escenario:

- **Escenario Normal.**
- **Escenario Positivo**

- **Escenario Negativo**

3.7.1 ESCENARIO NORMAL:

En este escenario se puede observar que para el cálculo de este impuesto se aplicó lo que establece la ley tomando en cuenta los descuentos para los vehículos con cilindraje mayor a 2.500 c.c. y más de 5 años desde su fabricación según lo establece la disposición transitoria aplicada por el SRI.

TABLA N. 16

ESTRATOS	NÚMERO VEHÍCULOS	TRAMO CILINDRAJE	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
1	34	Menor a 1.500 cc	\$ -	\$ -	\$ -
2	25	1.501 - 2.000 cc	\$ 586.40	\$ -	\$ 586.40
3	18	2.001 - 2.500 cc	\$ 1.433.70	\$ -	\$ 1.433.70
4	4	2.501 - 3.000 cc	\$ 651.20	\$ 520.96	\$ 130.24
5	4	3.001 - 3.500 cc	\$ 937.75	\$ 750.20	\$ 187.55
6	4	3.501 - 4.000 cc	\$ 2.654.40	\$ 1.547.52	\$ 1.106.88
7	7	Más de 4.000 cc	\$ 10.963.75	\$ 8.771.00	\$ 2.192.75
TOTALES	96		\$ 17.227.20	\$ 11.589.68	\$ 5.637.52

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

ANÁLISIS

Se observa que de la muestra obtenida, los 34 vehículos con cilindraje menor a 1.500 c.c. no pagan el impuesto, los 43 autos que están entre los 1.501 c.c. a 2.500 c.c. pagan un valor de USD \$ 2.020,10, los mismos que no están sujetos a descuento y los 19 vehículos restantes que están entre los 2.501 c.c. y mayores a 4.000 c.c. pagan un impuesto de USD \$ 3.617,42, debido al 80% de descuento que se aplica para el año 2012, según la disposición transitoria. Sumando un total real de USD \$ 5.637,52.

La base de datos de esta información se encuentra en el Anexo N.7

3.7.2 ESCENARIO POSITIVO

En este escenario nosotros nos planteamos que no existe la disposición transitoria en donde se realiza el cálculo del impuesto sin aplicar el descuento.

TABLA N. 17

ESTRATOS	NÚMERO VEHÍCULOS	TRAMO CILINDRAJE	IACV	TOTAL A PAGAR
1	34	Menor a 1.500 cc	\$ -	\$ -
2	25	1.501 - 2.000 cc	\$ 586.40	\$ 586.40
3	18	2.001 - 2.500 cc	\$ 1.433.70	\$ 1.433.70
4	4	2.501 - 3.000 cc	\$ 651.20	\$ 651.20
5	4	3.001 - 3.500 cc	\$ 937.75	\$ 937.75
6	4	3.501 - 4.000 cc	\$ 2.654.40	\$ 2.654.40
7	7	Más de 4.000 cc	\$ 10.963.75	\$ 10.963.75
TOTALES	96		\$ 17.227.20	\$ 17.227.20

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

ANÁLISIS

Como se observa en esta tabla, debido a lo que establece la ley los 34 vehículos con cilindraje menor a 1.500 c.c. no pagan el impuesto, mientras que los 62 automotores que están entre los cilindrajes de 1.501 c.c. y mayores a 4.000 pagan el impuesto con un valor total de USD \$ 17.227,20.

La base de datos de esta información se encuentra en el Anexo N.7

3.7.3 ESCENARIO NEGATIVO

Este escenario se está planteando como negativo suponiendo que el “Proyecto de Ley Derogatoria a la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado” fuera aceptado. Esta negativa se debe a que el Estado ecuatoriano dejaría de percibir este ingreso si se aprueba esta propuesta de la ley.

3.8 COMPARACIÓN ENTRE LOS 3 ESCENARIOS

TABLA N. 18

ESTRATOS	NÚMERO VEHÍCULOS	TRAMO CILINDRAJE	ESCENARIO POSITIVO	ESCENARIO NORMAL	ESCENARIO NEGATIVO
1	34	Menor a 1.500 cc	\$ -	\$ -	\$ -
2	25	1.501 - 2.000 cc	\$ 586.40	\$ 586.40	\$ -
3	18	2.001 - 2.500 cc	\$ 1.433.70	\$ 1.433.70	\$ -
4	4	2.501 - 3.000 cc	\$ 651.20	\$ 130.24	\$ -
5	4	3.001 - 3.500 cc	\$ 937.75	\$ 187.55	\$ -
6	4	3.501 - 4.000 cc	\$ 2.654.40	\$ 1.106.88	\$ -
7	7	Más de 4.000 cc	\$ 10.963.75	\$ 2.192.75	\$ -
TOTALES	96		\$ 17.227.20	\$ 5.637.52	\$ -

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

ANÁLISIS

Se realizó la comparación entre los tres escenarios, en el cual se parte de una misma base para todos estos, donde se tiene un número total de 96 datos obtenidos de la muestra distribuida en los siete estratos. En el escenario denominado positivo es como debió haberse aplicado este impuesto sin tomar en cuenta las deducciones en donde se ve que la recaudación en 96 vehículos hubiera sido de USD \$ 17.227,20, este escenario lo consideramos positivo debido a que tributariamente el Estado hubiera obtenido mayores ingresos. En el Escenario normal se recaudó USD \$ 5.637,52, que es el monto que realmente reunió el impuesto en el año 2012 de los mismos 96 vehículos ya que se aplicó el descuento. En el escenario negativo sería continuar como era antes del 2012 en el cual no se pagaba nada por este impuesto y tributariamente para la recaudación del fisco es negativa.

Pero comparando estos dos primeros escenarios el positivo y el normal donde se observa que hay una diferencia de USD \$ 11.589,68, que representa el 67,28% que el Estado está dejando de recaudar por esta deducción pero esto sería solo hasta el año 2016.



CAPÍTULO IV

4. EVALUACION DE RESULTADOS

4.1 CONCLUSIONES

1. En nuestro planeta debido a los cambios climáticos y a los desastres naturales, en todos los países se ha generado una necesidad de cuidado y conservación del medio ambiente, donde países como Finlandia, Noruega, Dinamarca y Suecia, parte de los países nórdicos, tuvieron la iniciativa y fueron los primeros en aplicar los impuestos ambientales a inicios de los años 90, para tratar de detener en una parte el daño ambiental. Esto fue adoptado por la mayoría de países en el mundo incluido el Ecuador a inicios del año 2001.
2. En el país se han creado algunos impuestos ambientales denominados verdes como es el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), donde este tributo ha generado mucha controversia ya que se considera que fue creado de forma inconstitucional. Es por eso que en abril del 2012 se presentó la Ley derogatoria a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos, la cual se encuentra en trámite en la Asamblea Nacional.
3. El IACV entró en vigencia en enero del 2012, este impuesto está siendo recaudado por más de 16 meses y hasta el momento no existe ningún tipo de estudio tanto tributario, ambiental y social, para ver el impacto positivo o negativo que está produciendo el cobro del tributo y el destino de sus fondos.
4. Tributariamente este impuesto ha tenido un impacto positivo para la recaudación fiscal, ya que es un nuevo ingreso que obtiene el Estado, pero este mismo podría mejorar si no existiría la disposición transitoria del SRI, que está en vigencia hasta el 2016, sobre los descuentos del 80% y 50%, para los vehículos que poseen un cilindraje mayor a 2.500 c.c. y más de cinco años desde su año de fabricación, como analizamos en la muestra realizada en esta investigación, se obtuvo un número de 96 vehículos, el cual si no hubiera existido este descuento, el ente recaudador hubiera recibido USD \$ 17.227,20 pero ya que se aplicó el descuento



solo recibió USD \$ 5.637,52, es decir el 33% de lo que realmente debió haber recibido.

5. A pesar de que los impuestos ambientales son una fuente de recursos económicos, estos generan inconformidades ya que no pueden ser medidos de forma rápida y precisa, donde es necesario conocer el verdadero impacto que la contaminación genera a la población, para que el Estado pueda atender estos problemas dando un correcto destino a estos fondos. Pero debido a que no existe una tecnología adecuada para realizar estos estudios solo se podrá analizar en un mediano o largo plazo.
6. En esta investigación se evidenció que la información disponible sobre este tema es escasa, ya que se acudió a las entidades encargadas y solo se obtuvo información hasta el año 2009 sobre la base de datos comprendidas en las variables: número de cilindraje y año de fabricación de los vehículos motorizados que establece la ley para el cálculo de este impuesto, y para el año 2012 se consiguió montos totales recaudados en la ciudad de Cuenca. Sumado al corto tiempo que se dispone para este estudio se limitó la profundización del tema.
7. Hasta diciembre del año 2012 en la ciudad de Cuenca existían 119.482 vehículos de los cuales solo 30.511 pagaron el impuesto. Es decir solo el 25,5% del total de automotores que existe en la ciudad pagó este impuesto, el 74,5% no lo hizo, entre ellos se encuentran los exentos y los que no realizaron el pago. Se recaudó un monto total de USD \$ 5.932.143,35.
8. El beneficio para ciertos contribuyentes fue el no pago del impuesto debido al cilindraje de sus vehículos y porque se encuentran dentro de la categoría de exentos, pero para los demás fue una obligación con el pago de la matrícula donde muchos desconocieron cual fue el monto y cancelaron un valor superior al pagado en años anteriores.



9. El cálculo para este impuesto no es equitativo, ya que los vehículos que más contaminan y que se encuentran en mayor circulación no pagan, como es el caso de los vehículos de transporte público (buses, taxis, etc.), los de carga pesada, los vehículos estatales y otros vehículos de uso productivo comercial. Una de las causas a que estos se encuentren exentos es por el temor de los gobiernos que si este grupo pagara el impuesto, subirían los precios de los pasajes, fletes y demás actividades relacionadas, lo que provocaría un efecto inflacionario.



4.2 RECOMENDACIONES

Una vez concluida la presente investigación se puede determinar las siguientes recomendaciones:

1. Crear una cultura ambiental desde que somos niños, donde empecemos a crear un vínculo con la naturaleza, en la que aprendamos la correcta forma de reciclar, la re utilización de embaces, la utilización de medios de transporte ecológicos, sembrar árboles, entre otros, para que no suceda lo que está pasando en la actualidad que a la población al no tener una cultura ambiental se le hace muy difícil cuidar su entorno.
2. Para cumplir el objetivo por el cual fue creado el impuesto a la contaminación vehicular lo principal es que estos sean establecidos con un sistema tributario eficaz y estable, que sea aprobado por la Asamblea Nacional, que no solo cumpla las necesidades recaudatorias del Estado, sino que respete la justicia de los contribuyentes, ya que no se puede establecer impuestos sin antes haber realizado estudios profundos previos.
3. Adquirir tecnología adecuada y asignar los recursos adecuados para poder realizar estudios continuos que permitan medir el grado de contaminación provocada por los vehículos y de esta manera poder encontrar alternativas viables y aplicables de manera tributaria y ambiental.
4. Además de las iniciativas de renovar el transporte público que realiza el Gobierno Nacional, se debe reducir los impuestos aduaneros para permitir el ingreso de automotores con mejores tecnologías como son Euro 4, 5 o 6 ya que estas son amigables con el medio ambiente, también mejorar la calidad del combustible y dar mayor seguridad dentro de estas unidades a los usuarios para que puedan acceder sin ningún tipo de inconveniente ya que este es uno de los limitantes por lo que la gente no los utiliza.



5. Consideramos que en la ley existen exenciones que no deberían incluirse como son: exoneraciones a las cooperativas de transporte (buses, taxis, escolares, carga entre otros), los vehículos del gobierno y los motorizados relacionados con la actividad productiva del contribuyente debido a que son los que más circulan por las calles y por esta razón son los que más contaminan.
6. El impuesto debería ser aplicado para los vehículos que contaminan, ya que no todos circulan en la misma medida, es decir que un taxi no circula lo mismo que un auto particular, por este motivo el taxi debería pagar el impuesto. Además se debería optar por medidas que permitan mejorar el medio ambiente como no subutilizar el vehículo ya que en Cuenca el uso es de 1.1 en cada hogar es decir en un vehículo para 5 personas solamente usa una y destinadas a un mismo lugar.
7. Actualizar de manera constante la información y dar facilidades para que los ciudadanos interesados tengan un acceso a éstos en la que puedan realizar estudios relevantes que aportaran para el beneficio de la sociedad.

ANEXOS
ANEXO N. 1
DISEÑO DE LA TESIS



UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Diseño de tesis

TEMA:

**“ANÁLISIS DEL NUEVO IMPUESTO AMBIENTAL A LA
CONTAMINACIÓN DE LOS VEHICULOS MOTORIZADOS EN LA
CIUDAD DE CUENCA DURANTE EL PERIODO 2012”**

AUTORES:

María Daniela Martínez Hernández

José Carlos Rodríguez Pizarro

DIRECTOR:

Ingeniera Paola Beltrán

Cuenca, Abril de 2013



1. ANTECEDENTES

1.1 IMPORTANCIA DEL TEMA

La importancia del tema radica en conocer e identificar el nuevo impuesto ambiental a la contaminación vehicular creado en el Ecuador, que grava al uso de los vehículos motorizado, que por motivos de este estudio nos centraremos en la parte urbana de la Ciudad de Cuenca del año 2012, donde se analizara el origen, forma de la recaudación, destino de los montos y las respectivas exenciones y reducciones. Asimismo se busca medir los efectos que está causando el tributo, tanto para la recaudación del fisco, el monto que realiza cada contribuyente y verificar si el impuesto está cumpliendo el objetivo para el que fue creado.

1.2 MOTIVACIÓN.

Como estudiantes hemos adquirido las bases necesarias para poder realizar esta investigación, en donde al no existir un estudio similar en nuestra ciudad y en el país, por ser un tema nuevo, este documento podrá servir de base para futuras investigaciones en beneficio tanto para la comunidad catadrática, estudiantes y para cualquier persona poseedora de vehículo motorizado, basado en esto, nos impulsa a realizar esta propuesta viable y aplicable para el mercado donde vivimos.

Asimismo, contar con el apoyo de la Institución Pública (S.R.I.) Servicio de Rentas Internas nos inspira realizar un tema de este tipo.

1.3 CONTACTOS INICIALES

Nos acercamos al Servicio de Rentas Internas, para ver la disponibilidad de información para poder desarrollar un tema, donde conversamos con el Economista Luis Felipe Jaramillo, Director de Planificación, el cual nos dio la apertura y sugiero algunos temas, los mismos que los analizamos y seleccionamos este tema y realizamos nuestra propuesta formal para la realización de esta tesis.



2. DELIMITACIÓN

2.1 CONTENIDO

Impuesto Ambiental

2.2 CAMPO DE APLICACIÓN

Vehículos Motorizados

2.3 ESPACIO

En la parte urbana de la ciudad de Cuenca.

2.4 PERÍODO

Se realizara la investigación del año 2012.

2.5 TÍTULO DE LA TESIS

“ANÁLISIS DEL NUEVO IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN DE LOS VEHICULOS MOTORIZADOS EN LA CIUDAD DE CUENCA DURANTE EL PERIODO 2012”

3. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA DE TESIS

3.1 JUSTIFICACIÓN ACADEMICA

Al no existir mucha información sobre el tema del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en el país, este proyecto será una base de información, en la que se puedan guiar los estudiantes, para futuras tesis; Profesores para algún tipo de cátedra sobre impuestos ambientales y en general para las personas que poseen vehículos motorizados, pues les servirá, para conocer cuál es el monto que pagarían, saber si se encuentran sujetos a algún descuento o están exentos.



3.2 JUSTIFICACIÓN INSTITUCIONAL

El tema se justifica institucionalmente por que la información que se obtenga ayudara a conocer e identificar si los montos recaudados por el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, realizados por el Servicio de Rentas Internas, se encuentran cumpliendo con los objetivos para el que fue creado, que son: el reducir las emisiones contaminantes, cambiar los patrones de consumo hacia vehículos de menor cilindraje e incentivar el uso del transporte público.

3.3 IMPACTO SOCIAL

Los medios de transporte son los que permiten un crecimiento y desarrollo de las personas en todas las sociedades, es por esta razón que esta investigación aportara para que los dueños de los vehículos motorizados conozcan la forma de recaudo y objetivo de este tributo que es: la compra de nuevos vehículos, la disminución del cilindraje del parque automotor, una mejora de la calidad de los combustibles y la transportación pública. Esta información aportará en el desarrollo de la vida diaria de todos, ya que se pretende con este tributo, vivir en un ambiente más limpio.

3.4 JUSTIFICACIÓN PERSONAL

Disponemos de la capacidad y conocimiento académico en Contabilidad y Tributación necesarios, para realizar esta investigación, la misma que la consideramos muy interesante y original; en donde al no existir estudios semejantes, se convierte en un tema totalmente nuevo que nos motiva a ver los resultados que este genere.

De la misma forma los resultados que se obtengan de esta investigación nos permitirán profundizar y adquirir nuevos conocimientos respecto de los requerimientos del mercado en cuestión.



3.5 FACTIBILIDAD

Para el desarrollo de esta tesis, se dispone de las fuentes de información necesarias, se utilizara datos primarios que nos va a proporcionar el Servicio de Rentas Internas (SRI), quien respalda la presente tesis. Se contará con el apoyo de los catedráticos de la Universidad de Cuenca, expertos del SRI y de la Empresa Pública de Obras y Movilidad (EMOV).

4. ORIGINALIDAD

Buscando en los archivos de la Universidad de Cuenca y en otros establecimientos de Educación Superior del país, son nulas las iniciativas de estudio sobre la evaluación del Impuesto Ambiental a los Vehículos Motorizados, debido a que en Ecuador, este tributo recién se creó en noviembre de 2011. El cual será de utilidad para el SRI, EMOV y para las personas interesadas en este tributo, ya que les permitirá conocer de manera específica el monto recaudado, el número de vehículos que circulan en la ciudad, cuál de estos son los que más contaminan y qué medidas se podría tomar para solucionar este problema.

5. ACTUALIDAD

En el Ecuador, en el año 2011, se publicó la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado, el objetivo de esta Ley es buscar el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como, el interés público de preservar el ambiente, conservar los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la preservación del medio ambiente y la recuperación de los espacios naturales degradados. Pero debido a que no había ningún cambio y la contaminación en las ciudades cada vez crecía más, el Gobierno Nacional estableció en noviembre del 2011 en la Ley de Régimen Tributario Interno el nuevo Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.



Este impuesto es exigible con el pago de la matrícula, en el caso de vehículos nuevos, el impuesto será pagado antes de que el distribuidor lo entregue a su propietario y en ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del vehículo.

6. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

En los últimos años, se viene desarrollado en el mundo entero la preocupación por la preservación y cuidado del ambiente; la conciencia social y ambiental crece cada día y se ve reflejada en un sinnúmero de medidas de prevención, sin embargo la contaminación del medio ambiente es inevitable.

Las normativas ambientales son exigentes, la sensibilidad de los límites ambientales se reducen y algunos de estos procesos de tratamiento son insuficientes, ya sea por las altas concentraciones de los contaminantes o por la resistencia de algunos compuestos a los procesos de tratamiento.

La contaminación es uno de los problemas ambientales más importantes que afectan al ecosistema, este puede surgir a partir de ciertas manifestaciones de la naturaleza o bien debido a los diferentes procesos productivos del hombre que conforman las actividades de la vida diaria.

Las fuentes que generan contaminación con mayor impacto son: industriales (frigoríficos, mataderos y curtiembres, actividad minera y petrolera), comerciales (envolturas y empaques), agrícolas (agroquímicos), domiciliarias (envases, pañales, restos de jardinería) y fuentes móviles (gases de combustión de vehículos).

Cualquier tipo de vehículo motorizado sobre la tierra, aunque constituye un elemento clave en el funcionamiento de la sociedad moderna, puede convertirse en un importante agente de contaminación ambiental, en la actualidad circulan por las carreteras millones de vehículos (automóviles, motocicletas, camiones y autobuses).

Eliminar elementos contaminantes es una tarea muy difícil y costosa, por lo que las medidas preventivas tienen gran importancia en este aspecto, es por este motivo que el



Gobierno Nacional señaló: *“que es un desafío inmenso mejorar uno de esos componentes como es la gasolina, de 7.000 partes por millón a 500 partes por millón de plomo, lo que aproximadamente costaría \$200 millones anuales porque se tiene que importar combustible de mejor calidad para mezclar, sin embargo, esta inversión tendría un impacto fenomenal en la salud del público: menos enfermedades respiratorias y menos contaminación”*. ENLACE CIUDADANO “Rafael Correa”, N°. 24, 15 de octubre 2011.

“Con los impuestos por avalúo, consumo y contaminación se espera generar \$121 millones al año, detallando que los vehículos híbridos de lujo pagarán IVA e ICE, mientras que la exoneración se mantendrá para los híbridos económicos”. ABAD, Fabio, “El Impuesto no les gusta a los conductores”; Diario Metroquil.

Son alrededor de dos millones de vehículos motorizados, incluidas motocicletas, los que estaban registrados hasta enero de 2012 en el Ecuador, un poco más de un millón pagarán el nuevo impuesto a la contaminación. En base a la información del S.R.I. y del Ministerio Coordinador de la Producción se cree que existen 351.327 carros y 532.340 motocicletas estarán exoneradas del pago de ese tributo al encontrarse en un segmento de hasta 1.500 centímetros cúbicos.

“La reforma tributaria contempla una transitoria en la que se establece una reducción en el pago del impuesto del 80 por ciento por los tres primeros años a los vehículos de más de 2.500 centímetros cúbicos y más de cinco años de antigüedad, se calculó que 277. 754 vehículos se beneficiarán de la reducción”. “IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION VEHICULAR”; Diario La Hora, (Quito, 30 mayo de 2012).

7. MARCO TEÓRICO

7.1 SELECCIÓN DE CONCEPTOS ORDENADORES

Impuesto

“Tributo exigido por el Estado a quienes se hallan en las situaciones consideradas como hechos generadores que guarda relación a la persona o bienes del obligado y que se adeuda pura y simplemente por el acaecimiento del hecho generador totalmente ajeno a una actividad estatal determinada” (León, 2011, p.6).

IMPUESTO AMBIENTAL

“Impuesto cuya base es una unidad física, ya sea un litro de petróleo, una tonelada de basura, etc., que probadamente ocasiona un efecto negativo en el medio ambiente, con la finalidad de reducir la degradación ambiental”. CENTRO DE ESTUDIOS DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, “Impuestos Ambientales”.

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

“Objeto Imponible

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

Hecho Generador

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

Sujeto Activo

El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano. Lo administrara a través del Servicio de Rentas Internas (SRI).



Sujeto Pasivo

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

Exenciones

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

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

El sector público comprende:

- Los organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social.*
- Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.*
- Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.*
- Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.*

- 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.*

Base Imponible y tarifa

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

No.	Tramo cilindraje -Automóviles y motocicletas	Dinero / centímetros cúbicos
1	menor a 1.500 c.c.	0.00
2	1.501 - 2.000 c.c.	0.08
3	2.001 - 2.500 c.c.	0.09
4	2.501 - 3.000 c.c.	0.11
5	3.001 - 3.500 c.c.	0.12
6	3.501 - 4.000 c.c.	0.24
7	Más de 4.000 c.c.	0.35

Tabla N.1

Elaborado por: *Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado*

Fuente: *Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado*

Factor de Ajuste

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

<u>No.</u>	<u>Tramo de Antigüedad (años)</u> <u>-Automóviles</u>	<u>Factor</u>
1	Menor a 5 años	0%
2	de 5 a 10 años	5%
3	de 11 a 15 años	10%
4	de 16 a 20 años	15%
5	mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Tabla N.2

Elaborado por: *Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado*

Fuente: *Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingreso del Estado*

Cuantía del Impuesto

La liquidación de este impuesto la realizará el Servicio de Rentas Internas; para tal efecto, se aplicara la siguiente fórmula:

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

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.

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.

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.

Responsabilidad solidaria

Quien adquiera un vehículo cuyo anterior propietario no hubiere cancelado el impuesto a la contaminación ambiental vehicular por uno o varios años, será responsable por el pago de las obligaciones adeudadas, sin perjuicio de su derecho a repetir el pago del impuesto en contra del anterior propietario.” (Asamblea Nacional, A.N., “Ley de fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, Impuestos Ambientales, Capítulo I, Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular”, 2011 pp.11 a 12).

Descuentos

“Del año 2012 al 2016 existe la Disposición Transitoria que señala que los vehículos cuyo cilindraje sea mayor a 2500 centímetros cúbicos y, tengan más de 5 años, contados desde el año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del IACV a pagar durante 3 años, y la rebaja será del 50% para el 4to y 5to año.” (Servicio de Rentas Internas, S.R.I., 2011)



Vehículo del año 2006 o anterior:

<u>AÑOS</u>	<u>PORCENTAJE DE DESCUENTO</u>
2012	80%
2013	
2014	
2015	50%
2016	
2017	0%
En adelante	

Tabla N.3

Elaborado por: Servicio de Rentas Internas

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Vehículo del año 2008:

<u>AÑOS</u>	<u>PORCENTAJE DE DESCUENTO</u>
2012	0%
2013	
2014	
2015	80%
2016	
2017	0%
En adelante	

Tabla N.4

Elaborado por: Servicio de Rentas Internas

Fuente: Servicio de Rentas Internas



7.2 Estudios Empíricos

En la actualidad no se cuenta con estudios similares, ni fuentes de información del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, debido a que es un Impuesto nuevo pero es exigible desde el año 2012.

8 PROBLEMATIZACIÓN

8.1 LISTADO DE PROBLEMAS

- 1) El Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular es nuevo. (1+2+3)
- 2) Ausencia de estudios previos al tema.
- 3) Escasa fuente bibliográfica sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.
- 4) Desconocimiento de la forma de recaudar el tributo. (4+7)
- 5) Incremento desmedido de los vehículos motorizados. (5+6)
- 6) No existe un adecuado control por parte Gobierno Nacional, para verificar el cumplimiento del objetivo del Impuesto
- 7) Escasa capacitación sobre este impuesto.

8.2 INTEGRACIÓN

8.2.1 Problema central

En la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, de noviembre de 2011, se estableció el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, al ser un nuevo impuesto en el país no existe estudios previos sobre el tema, por ende se cuenta con una escasa fuente bibliográfica.

8.2.2 Problema complementario 1

En la ciudad de Cuenca, debido al incremento desmedido de los vehículos motorizados, el Gobierno Nacional no efectúa un adecuado control para verificar si se está cumpliendo con la finalidad de este impuesto.



8.2.3 Problema complementario 2

Debido a la escasa capacitación e información sobre este impuesto, ha generado un desconocimiento de la forma de aplicación, recaudación, quiénes son los contribuyentes obligados a realizar dicho pago y los beneficios que se puede obtener como resultado de este tributo.

9. METODOLOGÍA

La metodología a utilizar en esta investigación será: Estadística Exploratoria

Exploratorio: “Tipo de diseño de investigación que tiene como objetivo primordial proporcionar conocimientos del problema. Este diseño es flexible y estructurado son de orden cualitativos”. Malhotra, Naresh (2008). *Investigación de Mercados*. Pearson Prentice Hall. Página 75.

10. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Objetivo General:

“Analizar el nuevo impuesto ambiental a la contaminación de los vehículos motorizados en la ciudad de Cuenca durante el periodo 2012”

OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Conocer la evolución del impuesto ambiental en el mundo y determinar las normas legales que establece la ley para la realización de este impuesto.
2. Analizar el desarrollo del impuesto ambiental.
3. Evaluar el efecto que genera la recaudación de este tributo en los contribuyentes.
4. Elaborar el informe sobre los resultados que se obtengan de la investigación.

8. ESQUEMA TENTATIVO

<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Conocer la evolución del impuesto ambiental en el mundo y determinar las normas legales que establece la ley para la realización de este impuesto.</p>	<p>INTRODUCCIÓN</p> <p>CAPÍTULO I: ANTECEDENTES</p> <p>1.1 Históricos</p> <p>1.2 Teóricos</p>
<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Analizar el desarrollo del Impuesto Ambiental.</p>	<p>CAPÍTULO 2: ANÁLISIS DEL IMPUESTO AMBIENTAL</p> <p>2.1 Aplicación</p> <p>2.2 Problemáticas</p> <p>2.3 Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular</p>
<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 3: Evaluar el efecto que genera la recaudación del tributo en los contribuyentes.</p>	<p>CAPÍTULO 3: EVALUACIÓN DEL EFECTO DE LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO.</p> <p>3.1 Ejercicios</p> <p>3.2 Análisis de datos</p> <p>3.3 Escenarios</p>
<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 4: Elaborar un informe de los resultados que se obtenga en la investigación.</p>	<p>CAPÍTULO 4: ELABORACIÓN DE RESULTADOS.</p> <p>4.1. Conclusiones</p> <p>4.2. Recomendaciones</p>
	<p>ANEXOS</p> <p>BIBLIOGRAFÍA</p>

Tabla N.5

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Los Autores



11. CRONOGRAMA DE TRABAJO									
TIEMPO EN SEMANAS ACTIVIDADES	ABRIL				MAYO				
	1	2	3	4	1	2	3	4	5
Presentación del Tema	■								
Aprobación del Tema		■							
Presentación de diseño			■						
Aprobación del diseño			■	■					
Etapa 1: Recolección y procesamiento de la información									
Herramientas de recolección.				■					
Codificación de los datos				■					
Diseño de la presentación de datos				■					
Etapa 2: Análisis y propuesta									
Diseño de análisis de datos recolectados					■				
Lectura e interpretación de la información					■				
Análisis cuantitativo y cualitativo de la información					■				
Revisión					■				
Evaluación					■	■			
Etapa 3: Redacción del texto de tesis									
Texto Preliminar						■			
Revisión del Texto						■			
Redacción del Texto							■	■	
Elaboración del texto definitivo							■	■	
Reajuste del texto								■	
Evaluación								■	■
Presentación del Texto									■

Tabla N.6

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Los Autores

■ TIEMPOS PLANIFICADOS
 ■ IMPREVISTOS



12. BIBLIOGRAFIA

Libros

- López Merino, Silvia (2013). Otros tributos y su Afección Contable.

Documentos

- Asamblea Nacional, (A.N.) “Ley de fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado” 24 de noviembre de 2011

Internet

- <http://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-ambiental-a-la-contaminacion-vehicular>
- http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101337435/-1/Impuesto_ambiental_a_la__contaminaci%C3%B3n_vehicular.html
- <http://contaminacion-ambiente.blogspot.com/>
- <http://repositorio.eppetroecuador.ec/bitstream/20000/119/1/T-UCE-091.PDF>
- http://www.profesorenlinea.cl/ecologiaambiente/Contaminacion_vehicular.htm
- http://pattyto-patty.blogspot.com/2012_04_01_archive.html
- <http://www.correolegal.com.ec/docs/temas/tt100014.pdf>
- <http://icontable.com/node/212>
- <http://www.profitas.com/LEY%20DE%20FOMENTO%20AMBIENTAL%20Y%20OPTIMIZACI%C3%93N%20DE%20LOS%20INGRESOS%20DEL%20ESTADO.pdf>
- http://www.lexis.com.ec/webtools/biblioteca_silec/documentos/noticias/2011-24-11-Ley%20de%20Fomento%20Ambiental%20y%20Optimizaci%C3%B3n%20de%20los%20Ingresos%20del%20Estado.pdf



Cuenca, 25 de abril de 2013

Ingeniero

Enrique Ñauta G.,

Director de la Carrera de Contabilidad y Auditoría

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas - Universidad de Cuenca


Su despacho


Señor Director:

Mediante la presente le informo que se ha concluido con la elaboración del diseño de tesis cuyo tema es "ANÁLISIS DEL NUEVO IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LA CIUDAD DE CUENCA DURANTE EL PERÍODO 2012" elaborado por la Señorita *María Daniela Martínez Hernández* con CC: 0104774716 y el Señor *José Carlos Rodríguez Pizarro* con CC: 0103778221, previo a la realización del trabajo investigativo final de pregrado. Debo indicarle además que este trabajo investigativo ha seguido a cabalidad con la guía establecida por la Facultad para la elaboración de diseños de tesis.

Sin otro particular, y para los fines pertinentes, suscribo

Atentamente,


Ing Paola Beltrán,
Asesor de Tesis


25-04-2013
17.10 horas

ANEXO N. 2

TABLA DE SIGLAS

• AN	Asamblea Nacional
• ANT	Agencia Nacional de Tránsito
• Art.	Artículo
• B	Base Imponible
• CAL	Consejo de Administración Legislativa
• CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
• C.C.	Centímetros Cúbicos
• CO	Monóxido de Carbono
• CO2	Dióxido de Carbono
• CT	Código Tributario
• ENEMDU	Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo
• EMOV	Empresa Municipal de Movilidad
• e	Error Muestral
• FA	Factor de Ajuste
• GPS	Sistema de Posicionamiento Global
• IACV	Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular
• IVA	Impuesto al Valor Agregado
• In.	Innumerado
• Km.	Kilómetros
• LOFL	Ley Orgánica de la Función Legislativa
• n	Muestra
• N	Población
• N.	Número
• OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
• P	Proporción de la Población
• PIB	Producto Interno Bruto



- Q Proporción de la Muestra
- s Desviación Estándar
- SO₂ Azufre
- SPSS Statical Package for the Social Sciences
- SRI Servicio de Rentas Internas
- t Tamaño del Estrato
- T Valor de Imposición Específica
- v.m. Valor Mínimo
- W_i Peso



ANEXO N. 3

DISEÑO Y DESARROLLO DEL PLAN DE INVESTIGACIÓN

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Es la forma de cómo se desarrollo el plan de la investigación para garantizar que se haga de forma efectiva, eficiente y económica. Para esta investigación se utilizó dos diseños: exploratorio y descriptivo.

a) EXPLORATORIO

“Tipo de diseño de investigación que tiene como objetivo primordial proporcionar conocimientos del problema. Este diseño es flexible y estructurado son de orden cualitativos.” (Molhotra, 2004, p. 75).

En la presente investigación se desarrolló este diseño ya que nos ayuda a conocer, comprender y delimitar con bastante precisión el problema a investigar, para así determinar las acciones pertinentes u obtener conocimientos adicionales.

MÉTODO DE RECOLECCIÓN

El método aplicado en este diseño es:

✓ ENTREVISTAS CON EXPERTOS:

Son de carácter personales, los mismos que no se aplican con cuestionario formal, ya que se tiene que preparar una lista de los temas a tratar, donde el orden no debe predeterminarse, sino que esto se decide a medida que avanza la conversación, lo que concede más facilidad para captar las ideas de los expertos. (Molhotra, 2004, p. 37).

Fundamentados en esta técnica para obtener mayor información se realizó las entrevistas a:

- Ingeniero Juan Carlos Valdivieso Gerente de taller de Mirasol S.A.
- Señor José Escobar, Presidente de la Cooperativa de Taxi Tarqui.
- Ingeniero Oscar Tinoco, Corporación Municipal Cuencaire.
- Ingeniero Vladimir Argudo, Gerente de Control Transito y Transporte de la Empresa Pública de Movilidad. (EMOV).



- Economista Felipe Cabrera Aguilar, Gerente General “CHERY CUENCAUTO”.
- Economista Sonia Vélez, Departamento de Auditoria del Servicio de Rentas Internas (SRI)

De los entrevistados todos llegaron a la conclusión de que están de acuerdo en pagar el impuesto, pero hay cosas por cambiar como son: dar mayor información sobre el impuesto; la forma de cálculo basado en las variables de años y cilindraje no es una correcta forma de medición, ya que más conveniente sería calcular de acuerdo al uso que tiene cada vehículo; las exenciones están mal elaboradas ya que los que más contaminan no pagan como son los buses y taxis.

b) DESCRIPTIVA

“Busca especificar propiedades características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población” (Hernández y otros, 2008, p. 103). Es decir es la parte cuantitativa de la investigación que la se desarrolla a continuación.

PRUEBA PILOTO

Es la prueba previa, donde se aplica una encuesta a un grupo reducido de persona para esta investigación se decidió realizar a 30 personas que se encuentran dentro de las características necesarias de la investigación que es que posean un vehículo.

Se utilizaron los siguientes principios:

- Fácil de contestar.
- Corto en tiempo de respuesta.
- Se trato de no realizar muchas preguntas personales y la pregunta de importancia de nuestra investigación se colocó en la parte final del cuestionario, que fue:

¿Usted pagó el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular?

Si No

El Formato de la Encuesta y las Encuestas se encuentran en el Anexo N. 6.



RESULTADO

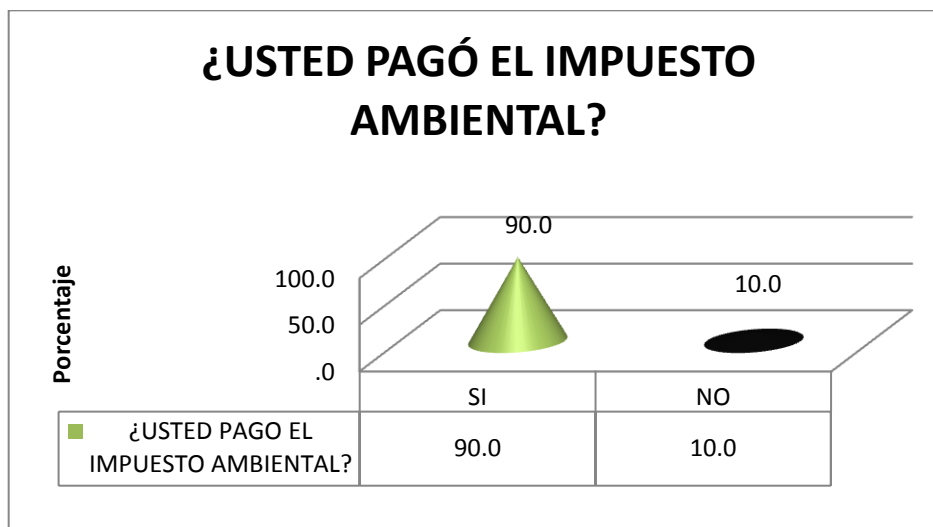
De las 30 personas encuestadas, 27 respondieron que han pagado el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular lo que representa el 90% y 3 personas respondieron que no pagaron dicho tributo que representa el 10%. Como se lo demuestra en la siguiente tabla:

TABLA N.19
¿USTED PAGÓ EL IMPUESTO AMBIENTAL?

		FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Válidos	SI	27	90,0 %	90,0 %	90,0 %
	NO	3	10,0 %	10,0 %	100,0 %
	Total	30	100,0 %	100,0 %	

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez
Fuente: Presente Investigación

GRÁFICO N.5



Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez
Fuente: Presente Investigación

Estos porcentajes serán utilizados para la obtención de la muestra.



MUESTRA

CONCEPTO

La Muestra es un subgrupo de la población del cual se recolectan los datos y debe ser representativo de dicha población. (Hernández y otros, 2008, pp. 236).

MARCO MUESTRAL:

Es la representación de elementos de la población objeto de estudio, en nuestro estudio constan el número del cilindraje y el año de los vehículos. (Malhotra, 2004, pág. 316).

ELECCIÓN DE LA TÉCNICA PARA EL TAMAÑO DE MUESTRA: MUESTRA PROBABILÍSTICA ESTRATIFICADA.

“Subgrupo en el que la población se divide en segmentos y se selecciona una muestra para cada segmento”. (Hernández y otros, 2008, pp. 236 a 247).

ESTRATOS

El Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular, en nuestro país está dado bajo dos condiciones, que son los años y el cilindraje que tiene el automotor, en esta investigación se consideró al cilindraje para dividirlo en siete estratos, los intervalos de las escalas son las que están establecidas en la Ley de Fomento Ambiental Optimización de los Ingresos así:

TABLA N. 20
DIVISIÓN POR ESTRATOS

ESTRATO	CILINDRAJE
1	menor a 1.500 c.c.
2	1.501 - 2.000 c.c.
3	2.001 - 2.500 c.c.
4	2.501 - 3.000 c.c.
5	3.001 - 3.500 c.c.
6	3.501 - 4.000 c.c.
7	Más de 4.000 c.c.

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

3.8.1 PASOS A SEGUIR PARA DETERMINAR EL TAMAÑO DE MUESTRA

- Número total de la población.
- Número y especificación de los estratos.
- Determinación del peso de la variable. Este dato se obtuvo de la prueba piloto.
- Determinación del error de muestreo, el que se utilizó en esta investigación es del 6%
- Determinación del Nivel de Confianza, se utilizó un nivel de confianza del 95%.

3.8.2 FORMULA MUESTREO ESTRATIFICADO INFINITO

$$n = \frac{\sum W_i * P * Q}{\frac{e^2}{Z^2} + \frac{\sum W_i * P * Q}{N}}$$

Leyenda:

n = muestra

W_i = Peso

s = desviación estándar

e = Error muestral

P = Proporción en la población

Q = Proporción en la muestra

A este tamaño de la muestra se le agrupó por los siete estratos de forma proporcional a su peso, donde basados en el cilindraje de los carros para establecer los límites de los estratos como está establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos, así:

$$t = \frac{W_i}{N}$$

Leyenda:

t = Tamaño Estrato

W_i = Peso

N = Población

$$v.m = \frac{n}{Wi * P * Q}$$

Leyenda:

v.m. = Valor mínimo

n = muestra

P = Proporción en la población

Q = Proporción en la muestra

3.8.3 ANÁLISIS

El desarrollo de esta investigación se basó en el análisis del año 2012, pero debido a que no existe mucha información sobre el tema, encontramos la base de datos de los vehículos matriculados en la ciudad de Cuenca al año 2009, que nos proporcionó la Empresa Pública de Movilidad (EMOV), la misma que obtuvimos sus pesos así:

TABLA N.21
PESOS DE LOS ESTRATOS

CILINDRAJE	ESTRATO	TAMAÑO	PESO(Wi)
menor a 1.500 c.c.	1	35.013	0.36
1.501 - 2.000 c.c.	2	26.011	0.26
2.001 - 2.500 c.c.	3	18025	0.18
2.501 - 3.000 c.c.	4	4.241	0.04
3.001 - 3.500 c.c.	5	4.003	0.04
3.501 - 4.000 c.c.	6	4.073	0.04
Más de 4.000 c.c.	7	7.151	0.07
TOTAL		98517	1.00

Elaborado por: María Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

Fuente: Presente Investigación

ANEXO N. 4

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

Las siguientes preguntas son las que se consideraron en la entrevista realizada a expertos en el proceso de investigación:

1. ¿Este es un estudio sobre impuestos ambientales, qué conoce sobre este tema?
2. ¿Qué opina usted sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular que está en vigencia en el país desde el año 2012?
3. ¿Pago usted este impuesto?
4. ¿Cree usted con la implementación de este impuesto ha reducido la contaminación de los vehículos?
5. ¿Qué opina sobre el no pago de los vehículos del Estado, buses y taxis de este impuesto?
6. ¿Qué opina sobre la regulación del Impuesto que para su cálculo considera el cilindraje y el año?
7. ¿Cree que este impuesto está afectando a las personas que venden vehículos?
8. ¿Cree que el objetivo para el que fue creado este impuesto se está cumpliendo?
9. ¿Sabe a dónde se destina los montos que se recaudan del impuesto?
10. ¿Ha recibido Usted algún beneficio con este impuesto?
11. ¿Cree usted que debe ser eliminado este impuesto?
12. ¿Qué recomendaciones o sugerencias daría Usted ha este impuesto?

De los entrevistados todos llegaron a la conclusión de que están de acuerdo en pagar el impuesto, pero hay cosa por cambiar como son: falta de información sobre el impuesto, la forma de cálculo basado en las variables de años y cilindraje no es una buena forma de medición, ya que no se está calculando de acuerdo al uso que tiene cada vehículo y que las exenciones están mal elaboradas ya que los que más contaminan no pagan como son los buses y taxis.



ANEXO N. 5

INFORME ENTREVISTA A EXPERTOS

TEMA:

“ANALISIS DEL NUEVO IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN DE LOS VEHICULOS MOTORIZADOS EN LA CIUDAD DE CUENCA DURANTE EL PERIODO 2012”

1) PARTICIPANTE: INGENIERO OSCAR TINOCO

LUGAR: EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD (EMOV)

DIRECCIÓN: Avenida Paucarbamba y Avenida 10 de Agosto

HORA: 15H00

FECHA: 8 de Mayo 2013

ENTREVISTADOR: María Daniela Martínez Hernández, José Carlos Rodríguez Pizarro.

PARTICIPANTE: Ingeniero Oscar Tinoco

DIGITADOR: María Daniela Martínez Hernández

DESARROLLO

¿Qué conoce sobre Impuestos Ambientales?

No mucho, más que el de los vehículos.

¿Qué opina usted sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular que está en vigencia desde el año 2012?

Tengo una opinión negativa, porque prácticamente hay vehículos mucho más contaminantes que no pagan absolutamente nada, sin embargo es un impuesto que se aplica a una tasa mas no a quien está contaminando.

¿Considera que se debe eliminar este Impuesto?



No, yo considero que si debería haber un impuesto, ya que todos los vehículos lo que generan es contaminación atmosférica, en este caso quienes contaminan mas debería pagar más y quien contamina menos deberían pagar menos, y no prácticamente ponernos una tasa o un impuesto por el simple hecho de tener un vehículo con un motor más grande o un vehículo con un motor mucho más pequeño que no pague impuesto verde, pero sin embargo este contamina más que un vehículo grande.

¿Qué opina usted sobre la regulación del Impuesto que para su cálculo considera el cilindraje y el año?

Como profesional en el área técnica y mecánica no va al caso, eso depende cuanto circule el vehículo, por ejemplo: yo puedo tener una motocicleta de 200 c.c. que le utilizo más de 50 o 60 mil Km. al año, a diferencia de tener un vehículo con motor 1800 c.c. que circule 10 mil Km. al año, a lo mejor esa motocicleta contamina más que ese motor 1800. El impuesto debería ir a quien circula o contamina más, si yo ando más yo contamina más yo debería pagar más. Mientras que si yo tengo una motocicleta de 200 c.c. contamina más que el vehículo que pasa parqueado toda la mañana y toda la noche.

¿Qué opina sobre el no pago de los vehículos del estado de los buses y taxis que son los que más circulan en la ciudad?

Por datos de estudio en el trabajo en la mecánica tengo un taxi que el motor que sea 1.400, 1.500 o 2.000 c.c. recorre más de 350 mil kilómetros al año, mientras que de un particular que recorre 10 mil el que más 20 mil kilómetros esta gente pagan impuestos mientras que los señores transportistas no pagan nada. Son vehículos que contaminan más de 12 horas al día versus vehículos que a lo mejor contamina en la mañana al medio día y en la noche hablamos de 12 horas versus 1.5 horas del particular que paga impuestos.

El impuesto debería ser aplicado a los vehículos que más contaminan y librar al transporte público comercial no está bien.

¿Usted considera que es un Impuesto injusto?

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



Lógicamente, si es un impuesto ambiental los principios fundamentales de la Ley Ambiental es “quien contamina paga”, pero con lo que le comento, yo pago sin contaminar mucho a diferencia de otros vehículos que circulando todo el día tienen un rédito personal del mismo hecho de trabajar bajo esta modalidad contaminan más, vehículos más pequeños que por su tecnología son más contaminantes que un vehículo nuevo pese que tenga un motor grande son menos contaminantes que no paguen impuesto a diferencia que el resto que si, y por último que en empresas existan vehículos particulares que “sean de empresas” y que no paguen este impuesto, prácticamente este impuesto es para quienes no tenemos una empresa, tenemos un vehículo para movilizarnos, para los que queremos tener un vehículo seguro con mejores prestaciones técnicas y mecánicas no necesariamente para tener mucho dinero para el combustible porque es un motor 2000, un mejor vehículo sino que cumpla con las exigencias de potencia que es lo que busca un usuario.

¿Usted ha recibido algún beneficio por el monto que ha pagado del Impuesto?

No ninguno

¿Sabe a dónde está destinado el Impuesto?

Entiendo que va a financiar a los profesores, ambientalmente no creo que ha hecho mayor cosa, porque si fuera para el YASUNÍ ITT a lo mejor fuera positivo, creo que va para arcas gubernamentales sacamos de un lado que es “el pueblo” para aportar en otra parte. Es un impuesto mas no tiene nada que ver en lo ambiental debería aplicar para todos no solo para algunos.

Resumen:

Este Impuesto debería ser aplicado para todos los vehículos, más no solo para un grupo, debido a que los vehículos “públicos” son los que más contaminan ya que estos circulan todo el día por las carreteras del país. El destino de este Impuesto debería financiar actividades o proyectos para mejorar el medio ambiente, se podría lograr esto aplicando



un incremento al precio de la gasolina de esta manera podremos medirnos en el uso del vehículo solo cuando realmente sea necesario.

2) PARTICIPANTES: ING. VLADIMIR ARGUDO GERENTE DE CONTROL TRANSITO Y TRANSPORTE EMOV EP.

LUGAR: EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD (EMOV EP)

DIRECCIÓN: Ave. Paucarbamba y Ave. 10 de Agosto

HORA: 16H00

FECHA: 8 de Mayo 2013

ENTREVISTADOR: María Daniela Martínez Hernández, José Carlos Rodríguez Pizarro.

PARTICIPANTES: ING. VLADIMIR ARGUDO GERENTE DE CONTROL TRANSITO Y TRANSPORTE EMOV EP.

DIGITADOR: María Daniela Martínez Hernández

DESARROLLO:

¿Qué conoce usted sobre Impuestos Ambientales?

Sé que mientras yo posea un carro que tenga años de antigüedad sin tener tecnología de punta tiene que sujetarse a ciertas normas ambientales y a un rubro de tipo pecuniario alto que la ciudadanía tiene que someterse. Un impuesto ambiental que pretende desde mi óptica reducir niveles de contaminación quien contamina sería quien paga.

¿Qué opina usted sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular que está en vigencia desde el año 2012?

En todo el mundo tenemos que someternos a este tipo de impuestos con el ánimo de tener controlado los niveles de contaminación a nivel mundial, de pronto la gente va decir aquí nos cobran hasta el aire. Si es que no se hace este tipo de controles que deben tener un efecto positivo no se lograría ningún resultado, claro que afecta al bolsillo pero pensemos un futuro de nuestros hijos y nietos.



¿Usted ha recibido algún tipo de beneficio por el pago que ha realizado de este Impuesto?

No.

¿Cree que los montos que se están recaudando tiene un verdadero impacto en la sociedad?

El único impacto que he observado es mucha queja pero si fuera el tema de que se lo viera mal no hubiera reelección, no hablo en el plano político o de afinidad política pero si no hubiera algún tipo de discrepancia se lo notaria en las elecciones en las urnas la negativa frente a un proyecto. La queja fue a través de los medios de comunicación cuando empezó el proyecto. Pienso que las personas que poseen un vehículo tiene la posibilidad de pagar un impuesto, es así el que tiene la condición de tener un vehículo bueno obviamente va tener que pagar más.

¿Qué opina sobre el no pago de los vehículos del Estado?

Pienso que está mal ya que tiene que ser para todos, uno como funcionario público no ve correcto hacer lo que un ciudadano particular lo hace. Todo debe ser para todos. El transporte es una fuerza de apoyo político de pronto los gobiernos no les presionan porque tras de ellos viene una repercusión política. Los transportistas tienen una buena casa un carro, así que el impuesto tiene que ser para todos.

¿Usted considera que es un Impuesto injusto?

Sí, porque no es para todos, ahora hay carros que vienen exentos de IVA porque son ecológicos. Yo pienso que el que menos gana gasta menos y gana más paga más.

¿Qué sugerencias nos daría para la adopción de este Impuesto?

Una alternativa sería que dejemos de usar el vehículo, el problema fundamental en tránsito es que queremos llegar a la esquina a todo lado con el vehículo, deberíamos pensar en el bien colectivo, ya que en las familias existen 3 o 4 carros. Utilicemos un vehículo por familia ya que en Cuenca la utilización del vehículo es de 1.1 es decir en un carro para 5 va una sola persona y lo optimo es que vayan las 5 personas, en Cuenca

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



es la ciudad donde más se subutiliza el vehículo. El llamado sería utilizar el vehículo solo lo necesario mas no para ostentar. Utilicemos transporte público, bicicleta entre otros.

Resumen:

Es importante que los ciudadanos paguen el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular debido a que de una manera u otra estamos cuidando el ambiente, este debe ser aplicado para todos los vehículos que contaminan. Se debería utilizar medidas de prevención como utilizar en la familia un vehículo más no dos o tres para ir al mismo lugar, ya que en Cuenca la utilización del vehículo es de 1.1, es decir utilizarlo solo cuando sea necesario.

3) ENTREVISTADO: Ingeniero Juan Carlos Valdivieso

LUGAR: Mirasol S.A.

DIRECCIÓN: Avenida España 2-114

HORA: 17H00

FECHA: 09 de mayo 2013

ENTREVISTADOR: Daniela Martínez, José Carlos Rodríguez

DIGITADOR:

José Carlos Rodríguez

DESARROLLO

¿Que conoce sobre impuestos ambientales?

Estuvimos revisando, poniéndonos al día con la reglamentación vigente en cada una de las ciudades en las que se maneja los talleres Mirasol S.A. donde nos basamos la forma como se genera los desechos de sustancias contaminantes, de ahí no conozco mucho de los demás impuestos ya que son temas nuevos y están en proceso de regulación dentro de la empresa.



¿Ustedes ha tenido alguna afectación en la venta de vehículos con este nuevo impuesto?

Si hay restricción a la venta de vehículos pero no por el tema ambiental, ya que se vende más vehículos livianos, lo que si sacaron de circulación es vehículos de la línea Premium, ya que carros como Silverado y Tahoe porque subieron mucho de precio para el nivel adquisitivo del Ecuador.

¿Que conoce sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

La gente este rato prefiere vehículos de menor cilindraje, que son los que más se venden como el Sail y Aveo, tienen cilindraje de 1400 y los cuales no pagan impuestos, hasta los Aveo que son motor 1.600 pero su pago es mínimo. Antes que otros vehículos como un Opra o un Cativa que son vehículos de mayor cilindraje. El momento de la compra la gente ve mucho el cilindraje porque al relacionarlo con el tema de los impuestos, cálculo y es uno de los factores que influye el momento de la compra del vehículo.

¿Ha notado algún incremento en la compra hasta carros de 1500?

Los carros que se venden muy bien son los Aveos y Sails especialmente son un segmento Premium, el cual hay un incremento notable, el vehículo se vende muy bien porque es un vehículo libre del pago del impuesto verde al tener un cilindraje de 1400 c.c.

¿Usted que considera sobre este impuesto? ¿Cree que es bueno? ¿Cree que ayuda a la sociedad?

Bueno yo no le veo como un impuesto verde, lo veo como un impuesto para las clases que tienen un poder adquisitivo más grande, porque como impuesto verde no le veo.

¿Por qué?

Ya que hay cierto vehículos que a pesar de ser considerados ecológicos tienen niveles de contaminación más grandes y tienen controles más rigurosos como el Cativa



que producen mucho menos emisiones de CO y otras sustancias contaminantes, pero estos no hay como traer ya que empiezan a subir de precios con respecto a otros vehículos, se opta por vehículos que tienen menor tipo de control en el sistema de emisiones por el tema de precios, ya que influye mucho los tantos impuestos al precio de los vehículos.

¿En qué medida se ha reducido la venta de vehículos con cilindraje mayor a 1.500 c.c.?

Yo no manejo la venta de vehículos pero los primeros meses se vio un 40% menos en las ventas lo que afecto a todas las casas comerciales.

¿Cree usted que el objetivo para el que fue creado el impuesto se está cumpliendo?

El objetivo de esto es cambiar los hábitos de consumo de las personas, yo creo que si la gente si se está inclinando más por los vehículos de pasajeros.

¿Usted cuando pago el impuesto se ha visto beneficiado por este Impuesto?

No para nada.

¿Qué recomendaciones daría a este impuesto?

Este impuesto debería ser invertido en medio ambiente porque ese es el objetivo del impuesto, más no como un impuesto y una recaudación más pero yo desde mi punto de vista le veo como un tema para evitar la salida de divisas.

¿Considera que este impuesto es injusto?

Yo creo que no es injusto pero no tiene el fin con que se lo planteó.

¿Qué considera como finalidad?

Si es un impuesto verde debería estar destinado al ambiente.

¿El gobierno promociona el cuidado al medio ambiente para que transmitan a sus clientes?



No ha existido ningún tipo de acercamiento por parte del gobierno para nosotros promulgar el cuidado del medio ambiente, pero nosotros si lo hacemos ya que les damos consejos, formas de manejo para que los clientes cuiden el medio ambiente. Si los impuestos se facilitarían traeríamos vehículos con mayores prestaciones con el tema del ambiente. Debería facilitar el tema de los vehículos más ecológicos tengan menos impuestos, lo que nos limita a nosotros a traer vehículos y solo traemos hasta euro 3, que son los vehículos que nosotros y todos traemos.

¿Estos son los que más contaminan?

No hay diferentes tipos, ya que el motor y todo es lo mismo, pero los otros tienen mayores sensores y mayor regulación para que las emisiones que salen al final sean lo menos contaminantes. Ese tipo de tecnología cuesta más y traer ese vehículo cuesta mucho más y con los impuestos al ingresar al país el precio del carro sube.

¿Usted considera que el impuesto se tiene que aplicar al vehículo o al combustible?

Yo creo que al combustible, pero hay ciertos vehículos que tienen cilindraje alto pero tienen unos niveles de consumo bajos.

¿Qué Euro es mejor, ya que aquí en Ecuador se usa el Euro 3?

Este rato hay en el mundo hasta Euro 5 y 6, pero la normativa que rige en Ecuador es Euro 3 y lo que todos nos regimos es el que manda la normativa.

¿Qué opina que los vehículos del Estado buses y taxis no paguen el impuesto?

Es un impuesto verde a la contaminación donde todos los vehículos deberían pagar. El impuesto debería ser igual para todos

¿Tiene ensambladoras en el país?

Nosotros si ensamblamos acá, donde nos regimos a las características que nos pide el gobierno, pero a más de la contaminación ambiental, nosotros nos enfocamos dentro de los estándares el cumplimiento de toda normativa ambiental, que nos rige para calificarnos como concesionarios es una norma nuestra, uno de los pilares de General



Motors. Nosotros como GM trajimos un carro el Volt que es casi 100% eléctrico pero por costos no hay como comercializárselo en el país, ya que es verdaderamente ecológico, es un abanderado de esta nueva tendencia ecológica de cuidar el planeta.

¿Es caro?

Si al momento que entra al país, el precio de los vehículos se dispara.

¿Cuántos carros nuevos vendieron en el año 2012?

Este momento no poseo esa información.

Gracias por la información y por su tiempo

Resumen:

Desde que entro en vigencia el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular las concesionarias se vieron afectadas debido a la reducción 40% en las ventas en sus vehículos ya que los clientes prefieren vehículos con menor cilindraje para el pago del Impuesto.

El Gobierno debería dar charlas de capacitación a las concesionarias para promulgar el cuidado del medio ambiente, de igual manera debería facilitar el ingreso de vehículos ecológicos, es decir; que se debe pagar menos impuestos al momento de la importación, incluso por las restricciones establecidas por el Gobierno no es posible importar los vehículos, lo que limita a traer estos para evitar una mayor contaminación y cuidar el medio ambiente.

4) PARTICIPANTE: Sr. José Escobar Representante de la Cooperativa de taxis “TARQUI”.

LUGAR: COOPERATIVA DE TAXIS “TARQUI”

DIRECCIÓN: Av. Doce De Abril - y Loja

HORA: 21H00

MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO



FECHA: 10 de Mayo 2013

ENTREVISTADOR: María Daniela Martínez Hernández, José Carlos Rodríguez Pizarro.

DIGITADOR: María Daniela Martínez Hernández

DESARROLLO

¿Que conoce Usted sobre el Impuesto Ambiental?

No tengo mucho conocimiento, se que ahora están tratando de mejorar el ambiente, haciendo reciclajes, me imagino que es para proteger el ambiente. Con ese Impuesto podrían sembrar árboles.

¿Qué opina Usted sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular?

En realidad me parece que es un impuesto exagerado del gobierno ya que cobra aparentemente para mejorar el ambiente pero no da ningún resultado.

¿Usted pago el Impuesto Ambiental?

No, ya que somos servidores públicos.

¿Ha recibido algún beneficio con este Impuesto?

El beneficio fue el no pago del impuesto, porque si nos hubiese tocado pagar mi vehículo tiene un cilindraje de 1500 y el valor estaría entre 8 a 10 dólares al año.

¿Consideras justo que los vehículos del Estado como taxis buses entre otros no paguen el impuesto?

No en realidad creo que no porque nosotros damos un servicio a la comunidad, claro que nosotros lucramos pero es nuestro trabajo, el Impuesto debería ser aplicado para todos los vehículos que de una manera u otra se encuentran contaminando.

¿Considera justo el Impuesto?



No es justo para nadie porque se suma lo que todos pagamos, existe gente que tienen carros viejos y no pagan el Impuesto. No veo hasta el día de hoy que con el impuesto verde que se cobra estén haciendo algo.

¿Usted cree que se está cumpliendo el objetivo para el cual fue creado el Impuesto?

No, porque no he visto nada, lo que mejor ves en el país es carreteras ya que he viajado por varios lados pero no se ve que se incentive a sembrar árboles para mejorar el ambiente.

¿Usted cree que el debería eliminarse el Impuesto?

No debería eliminarse, pero se debería demostrar que se está haciendo algo y se demuestre a dónde va el Impuesto.

¿Qué sugerencias daría Usted para que este Impuesto se cumpla?

Por ejemplo se supone que si queremos que la ciudad se purifique debería sembrarse árboles, mejorar los jardines de las calles. De alguna manera ver si los taxistas los buses somos los que más contaminamos deberíamos pensar en alguna alternativa para mejorar, se puede mejorar la gasolina con ese Impuesto, ser como otros países,

¿Cuántos vehículos hay en la cooperativa de taxis en la que pertenece?

Somos 25 socios.

Resumen:

El Impuesto que se está pagando es injusto, debería ser aplicado para todos, y demostrar a donde se está destinando ese dinero que se recolecta ya que en la ciudad no se nota ningún cambio para mejorar el medio ambiente, una de las sugerencias es empezar a sembrar árboles que ayuden con la purificación del medio ambiente, realizando campañas ecológicas desde los más pequeños en sus escuelas hasta con los mayores en las instituciones donde se trabaja.



5) PARTICIPANTES: ECO. SONIA VELEZ

LUGAR: SERVICIO DE RENTAS INTERNAS S.R.I.

DIRECCIÓN: Avenida Remigio Crespo.

HORA: 10H30

FECHA: 10 de Mayo 2013

ENTREVISTADOR: María Daniela Martínez Hernández, José Carlos Rodríguez Pizarro.

DIGITADOR: María Daniela Martínez Hernández

DESARROLLO

¿Que conoce Usted sobre impuestos ambientales?

A nivel internacional existe bastante experiencia sobre el manejo de impuestos ambientales especialmente en lo que es Europa y en los países Nórdicos que son los que han venido tratando e instituyendo dentro de su normativa tributaria la aplicación impositiva sobre diferentes tipos de contaminantes atmosféricos. El impuesto ambiental en si lo que tiene es como finalidad lograr cambios positivos en aquellos contaminantes ambientales que están afectando a la atmósfera principalmente a aquellos gases de efecto invernadero. Existen diferentes tipos de impuestos ambientales aquellos que gravan diferentes dividendos; dividendo verde y azul; los verdes son impuestos que son introducidos solamente en el mercado económico con la finalidad de realizar cambios en el medio ambiente positivos, sin tener una intención recaudatoria, hay otro tipo de impuesto los que tienen doble dividendo son aquellos impuestos que tienen una doble finalidad es decir que tienen que lograr cambios en la estructura tributaria y también cambios en el medio ambiente, hay diferentes expectativas y en función del tipo de contaminante que es donde puede entrar, cabe mencionar que yo les estoy hablando sobre impuestos en contaminación atmosférica pero también hay diferentes tributos dentro de programas ambientales como son residuos sólidos, agua entre otros y cada uno de ellos ira tomando una diferente arista por ejemplo en agua se trata con tasas, tasas por servicios ambientales, entonces el ámbito de los impuestos verdes es muy grande por eso



hay que irlos de a poco identificando en función de la necesidad de irlos aplicando y diseñando.

¿Qué opina Usted sobre la implementación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular que se dio en el país desde el año 2011?

El impuesto a la contaminación vehicular es parte de una Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos Estatales el cual se implemento conjuntamente con el Impuesto de las Botellas Plásticas, su vigencia es desde el año 2011 pero su aplicación entra desde el año 2012. Este Impuesto toma en cuenta dos puntos, variables importantes en su diseño como es el año modelo y el cilindraje, son dos variables importantes para poder medir el grado de contaminación que emite un vehículo, pero obviamente en el ámbito técnico de la emisión de gases hay muchas cosas que influyen desde por ejemplo el kilometraje que pueda tener un vehículo en el tema de circulación, el tipo de tecnología que tenga si es Euro 3, 4 o 5, también tiene que influir el tipo de combustible que utiliza, a decir verdad respecto al Impuesto que se ha hecho aquí en su análisis es un primer paso importante que se ha dado, lo importante es que el Gobierno está tomando en serio el problema ambiental y lo ha hecho a nivel de política fiscal, no solamente el Impuesto sino ha tomado medidas en las restricciones de las importaciones de vehículos estableciendo cupos, entonces es un primer paso estableciendo que es el inicio de toda una cadena que puede ser mejorado. Las dos variables consideradas son importantes claro que una de ellas puede tener un impacto regresivo en los ingresos, por ejemplo con el tema del año modelo en el Ecuador al ser una economía de precios resulta muy difícil encontrar personas con una capacidad adquisitiva media para comprar vehículos del año, lo general que se encuentra es automotores de modelos antiguos, entonces esa es una variable que puede tener un impacto regresivo en los ingresos de las personas, sin embargo el cilindraje tiene un impacto progresivo ya que se ha demostrado que a mayor cilindraje se tiene un mayor ingreso en lo que es automóviles livianos, en lo que es automotores pesados el cilindraje es necesario que sea más alto. Lo importante es que este impuesto verde ha tenido un impacto importante dentro de la economía esperemos que haya cambios positivos,



siendo lo importante que la gente vaya adquiriendo una cultura más amplia en el tema ambiental.

¿Considera Usted que este es un Impuesto incompleto? ¿Sería de agregarle algo más?

Todos los impuestos son objetos de modificaciones, inclusive los que están instaurados en Renta, IVA, todos pueden ser mejorados siempre hay que ir haciendo ajustes ya que la economía no es estática es dinámica, entonces en la medida que va avanzando va modelando una nueva economía de mercado hay que ir adaptando. En el impuesto verde las dos variables consideradas son importantes, lo más importante es el plazo transitorio para ir modificando el patrón de consumo en el tema vehicular, hay que ver como evoluciona, sería apresurado decir tuvo un impacto positivo o negativo, se podría hacer una primera aproximación pero los resultados efectivos tendríamos que hacerlo después de 5 años. Hay que tomar en cuenta que los Impuesto Verdes inclusive desde la teoría económica se señala de manera clara que la única manera de instaurar el Impuesto Verde es bajo la metodología de prueba y error es decir no hay modelo econométrico, matemático o económico que permita estimar de manera específica y clara el impacto en una economía, la forma que se ha visto en la teoría para poder medirla es la prueba y error es decir introducir al mercado el impuesto y ver que pasa y en base a ello ir cambiándolo y modelando, yo estoy segura de que la política de Gobierno es ir modelando ir haciendo ajustes por lo pronto que es una medida positiva que se ha restaurado y entonces hay que ver si hay como mejorar.

¿Usted considera que se ha reducido la contaminación?

Se señala desde PetroEcuador en un boletín que el octanaje de las gasolinas va a ser mejoradas por las NAPTA que se está importando, hay un mejoramiento de los combustibles que es la principal fuente de emisiones porque son de base fósil. Se esperaría que se cambien los combustibles y verificar cual es el impacto que está generando este cambio de combustibles en el uso diario de las personas, si es que hubo un cambio de combustibles evidentemente va haber un impacto en la contaminación a nivel nacional, hay que recordar que la primera fuente móvil de la contaminación del



aire luego de la de carbono y nitrógeno es los vehículos, entonces si se logra mejorar el octanaje de los combustibles eso va significar que va haber una mejora del SO₂ (azufre) dentro de las emisiones lo cual generaría un cambio bastante positivo. Si tenemos mejores combustibles vamos a poder importar tecnología Euro 4,5 o 6 posiblemente, las cuales son más amigables con el ambiente son más eficientes, en algunas revistas se dice que inclusive con automotores con cilindraje alto se podría lograr mayores eficiencias en términos de combustión y uso de combustibles pero eso porque son tecnologías mucho más avanzadas. También tenemos la opción de vehículos eléctricos, tenemos todo un campo para ir analizando.

¿Qué opina Usted acerca de los vehículos de los transportistas que están exentos y son los que más contaminan?

Pueden ser una de las observaciones que la mayoría de las personas lo hacen pero si vamos a términos de eficiencia del transporte por ejemplo un autobús transporta 15 a 20 personas pero un automóvil en el mejor de los casos 5 personas y usualmente lo que vemos aquí a nivel Nacional es que una persona va en un automóvil a lo menos en la ciudad de Cuenca que es en donde tenemos un elevado número de automotores por persona, entonces si nosotros graváramos a los vehículos pesados estaríamos encareciendo el servicio que debería ser motivado porque lo óptimo es que se utilice mas transporte de manera eficiente, es decir que no solo una persona se transporte en un automotor sino que varias personas vayan dentro del automotor con destinos similares, claro está que los vehículos públicos estarían dentro de los que más contamina y de hecho porque utilizan diesel, entonces podría ser una opción aquí en encaminarse a un plan de chatarrización de los combustibles, yo creo que las autoridades ambientales y las autoridades políticas de los Gobiernos Seccionales como son los Municipios podrían hacer requerimientos a los gremios de transporte pesado de que se utilicen mejores tecnologías para un plan de chatarrización más exigente de más de corto plazo pero con tecnologías de más de Euro 4, 5 porque ahora si se los puede exigir si logramos un cambio en combustibles, si hay una mejora en el octanaje si se puede exigir que traigamos mejores tecnologías o sino también deberían instaurarse transportes alternativos como el tranvía como está por hacerse en el Ecuador, existen varios



mecanismos de transporte que han demostrado ser eficientes en los países por ejemplo en Suecia se utiliza bastante el tranvía que es una medida similar a un tren conectado en energía. Los impuestos son una forma de ayudar pero no es el único instrumento que permite realizar cambios, tiene que ser visto desde una política de hacienda es decir si vamos a querer que se use el transporte masivo debemos aplicar otro tipo de medidas como mejorar los combustibles, mejorar los transportes alternos es decir dar seguridad en el transporte alternativo en si la política tiene que ser amplia, pero el transporte público de pasajeros es un punto muy importante dentro de la sociedad y encarecerlo sería un error muy grave. En cuanto a los taxistas en los países Escandinavos existen dos tipos, los dos cobran el mismo valor lo único que les diferencia es que el uno tiene dibujado una hoja verde mientras que el otro no, el uno es ambientalmente amigable, entonces ahí viene un tema de cultura depende de cada persona que vehículo elegir.

¿Usted considera que el impuesto ha sido motivo para compra de vehículos?

Claro, ha cambiado no solamente en el patrón de consumo de las personas sino también en la decisión de importación de las comercializadoras porque las empresas además de que tienen un cupo máximo en número de unidades y valor han tenido que tomar decisiones ellos mismo y analizan el mercado como esta conformándose, y han tenido que cambiar la tipología de los vehículos que importan. Desde ahí ya al mercado ingresa una oferta diferenciada. Dentro del cuarto y quinto año se va ver el verdadero impacto porque la gente va decir cuánto realmente me cuesta el Impuesto Ambiental creería yo que ahí va haber un punto de ruptura que sería interesante analizar.

¿Que conoce Usted acerca de las restricciones impuestas por el Gobierno para reducir la balanza comercial?

Siempre ha sido motivo de preocupación de los Estados el tema de la balanza comercial, si tomamos en cuenta nuestra balanza comercial podría ser bastante deficitaria si quitamos de nuestra producción los productos petroleros, puede ser analizado desde diferentes ópticas el tema de la balanza comercial, una es que hay que tomar en cuenta que actualmente en el Ecuador no hay empresas productoras de automotores lo que si tenemos es ensambladoras, con la ayuda que dio el Gobierno para



la creación de empresas productoras se debería aprovechar al máximo este incentivo claro que sería de revisar si es aplicado para la producción de vehículos.

¿Hacia dónde cree Usted que está destinado el Impuesto Verde?

Este impuesto tiene simplicidad administrativa más alta ya que esta anexo a la matricula del automotor y es de fácil recaudación y es la que más próxima esta a lo estimado. Todos los impuestos desde el punto de vista de la teoría de la tributación van a las arcas fiscales del Tesoro Nacional el mismo que se distribuye a los diferentes gastos públicos, no se puede decir este impuesto se contrarresta con tal situación o servicio porque ya no sería impuesto sino sería una tasa, entonces estos impuestos van al Tesoro Nacional y de ahí se distribuye al gasto público, el presidente ha señalado cual sería su destino pero esta es una decisión de Gobierno y actualmente se entiende que va a cubrir el gasto de salud y de los combustibles.

ENTREVISTA A EXPERTOS

INGENIERO VLADIMIR ARGUDO. GERENTE DE CONTROL TRANSITO Y TRANSPORTE EMOV EP.



INGENIERO JUAN CARLOS VALDIVIESO. JEFE NACIONAL DE TALLER MIRASOL S.A.



SR. ALFREDO ESCOBAR. REPRESENTANTE DE LA COOPERATIVA DE TAXIS



ECONOMISTA SONIA VELEZ. DEPARTAMENTO DE AUDITORIA SERVICIO DE RENTAS INTERNAS



MARÍA DANIELA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ
JOSÉ CARLOS RODRÍGUEZ PIZARRO

ANEXO N. 6

FORMATO Y ENCUESTAS PRUEBA PILOTO

**CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA
CONTAMINACIÓN VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día___ Mes___ Año___ Nombre del Encuestador: _____

1. **Sexo:** Masculino ₁ 2. **Edad**_____ 3. **Ciudad** _____

Femenino ₂

4 ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. ₁ 1.501 - 2.000 c.c. ₂ 2.001 - 2.500 c.c. ₃

2.501 - 3.000 c.c. ₄ 3.001 - 3.500 c.c. ₅ 3.501 - 4.000 c.c. ₆

Más de 4.000 c.c. ₇

5. **¿De qué año es su vehículo?** _____

6. **¿Cuál es la marca de su vehículo?** _____

7. **¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular?** Si ₁ No ₂

7.1 Si su respuesta es No **¿Por qué?** _____

Gracias por su colaboración.



**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez
 1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 28 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas ABB1477

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
 Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
 3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. De qué año es su vehículo? 2011 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Aveo
 7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
 8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 8

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez
 2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 51 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas ABC6768

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
 Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
 3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. De qué año es su vehículo? 2010 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Grand Vitara
 7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
 8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 440

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez
 3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 32 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas PS10354

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
 Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
 3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. De qué año es su vehículo? 1998 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Blazer
 7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
 8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 120



ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 25 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AFF 408

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2006 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Peugeot

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 9.

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 30 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas GMI 955

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2003 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? HYUNDAI SANTA FE.

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 25

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 46 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AFB0109

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2004 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Iov

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$66



ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 55 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AB2683

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 1991 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Volkswagen

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 10

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 35 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AFB 298

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2004 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Volkswagen Gol

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 9

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 50 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AFO 442

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2009 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet D10x

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 121



**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 25 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas POS0132

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2006 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Optra

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 2.5

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 62 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AD80306

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 1998 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Nissan Pathfinder

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 4.5

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 52 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas P10-0147

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2005 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Grand Vitara

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 2.0



ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 27 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AFED830

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2005 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Corsa Evolution

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? No tenía que pagar Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? _____

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 40 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas P110828

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2006 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Peugeot

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 10

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 30 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas XVB-0077

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2009 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Corsa Evolution

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 12



**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez
 1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 34 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas PC9-0103

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
 Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
 3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. ¿De qué año es su vehículo? 2003 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet D'max
7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 25

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez
 2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 60 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas PT6-0893

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
 Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
 3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. ¿De qué año es su vehículo? 1999 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Vitarq
7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 15

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez
 3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 36 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas PBL 3773

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
 Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
 3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. ¿De qué año es su vehículo? 2011 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Lov D'max
7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 30



ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez.

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 41 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas ACW 426

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 1999 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? FORD RANGER

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 40

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 41 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas POB 491

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2006 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Cosca Evolution

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 24

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez.

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 30 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AGF-186

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?

Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2008 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Nissan X-trail

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 90



ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez
1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 60 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas PLP-0104

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. ¿De qué año es su vehículo? 1993 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Corsa Wind
7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
- 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 10

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez
2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 55 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas P9R0068

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. ¿De qué año es su vehículo? 2007 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? D' max
7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
- 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.
8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 30

ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez
3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 50 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas ACE-0440

4. ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7
5. ¿De qué año es su vehículo? 2001 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet NPR
7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2
- 7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? Esta Exento Gracias por su colaboración.
8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? _____



**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 03 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 40 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas ABH0187

4 ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 1978 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? FORD

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 564

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 13 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 31 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas P1G0672

4 ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2002 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Corsa

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 25

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes Mayo Año 2013 Nombre del Encuestador: Daniela Martínez

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 45 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AD50612

4 ¿Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2002 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Luv

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? \$ 85



**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

1. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 36 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas AFC-0468

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2004 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Chevrolet Joy 4x4

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado, pagado? 40

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

2. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 23 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas ADFA693

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 1999 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Ford Festiva

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? _____ Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? 40

**ENCUESTA
CUESTIONARIO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR AÑO 2012**

Buenos días/tardes, somos estudiantes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca, estamos realizando un estudio sobre el impacto que está teniendo el nuevo Impuesto Ambiental a la contaminación Vehicular en la ciudad de Cuenca. Contestar las preguntas le tomara menos de 1 minuto, la información recopilada es con fines netamente académicos.

Fecha: Día 14 Mes 05 Año 2013 Nombre del Encuestador: José Carlos Rodríguez

3. Sexo: M 1 F 2 2. Edad 45 3. Ciudad Cuenca 4. Número de Placas PAB0478

4. Señale con una X el rango de cilindraje de su vehículo?
Menor a 1.500 c.c. 1 1.501 - 2.000 c.c. 2 2.001 - 2.500 c.c. 3 2.501 - 3.000 c.c. 4
3.001 - 3.500 c.c. 5 3.501 - 4.000 c.c. 6 Más de 4.000 c.c. 7

5. ¿De qué año es su vehículo? 2002 6. ¿Cuál es la marca de su vehículo? Volkswagen 1700

7. ¿Pago usted el impuesto ambiental a la contaminación vehicular? Si 1 No 2

7.1 Si su respuesta es No ¿Por qué? esta exento Gracias por su colaboración.

8. ¿Si la pregunta 7 fue afirmativa cual fue el monto aproximado pagado? _____

ANEXO N. 7

TRAMO DE CILINDRAJE MENOR A 1.500 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICIÓN	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR	
1974	2012	1400	1400	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
2006	2012	1400	1400	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
2001	2012	1300	1300	1500	0.00	1.1	\$ -	\$ -	\$ -	
1998	2012	1500	1500	1500	0.00	1.1	\$ -	\$ -	\$ -	
1979	2012	1500	1500	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
2001	2012	900	900	1500	0.00	1.1	\$ -	\$ -	\$ -	
1996	2012	1400	1400	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
2004	2012	100	100	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
1993	2012	1500	1500	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1992	2012	1500	1500	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1973	2012	1200	1200	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
2005	2012	100	100	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
2006	2012	200	200	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
1992	2012	900	900	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1990	2012	900	900	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
1993	2012	100	100	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1993	2012	1400	1400	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1989	2012	1200	1200	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
2007	2012	200	200	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
1997	2012	1200	1200	1500	0.00	1.1	\$ -	\$ -	\$ -	
2006	2012	1400	1400	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
2001	2012	1300	1300	1500	0.00	1.1	\$ -	\$ -	\$ -	
2002	2012	1500	1500	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
2007	2012	200	200	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
1982	2012	200	200	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
1998	2012	1400	1400	1500	0.00	1.1	\$ -	\$ -	\$ -	
2005	2012	200	200	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
1992	2012	1500	1500	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1993	2012	1500	1500	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1994	2012	1200	1200	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
2002	2012	200	200	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
2004	2012	200	200	1500	0.00	1.05	\$ -	\$ -	\$ -	
1992	2012	900	900	1500	0.00	1.15	\$ -	\$ -	\$ -	
1990	2012	900	900	1500	0.00	1.2	\$ -	\$ -	\$ -	
TOTAL								\$ -	\$ -	\$ -

TRAMO DE CILINDRAJE 1.501 – 2.000 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICIÓN	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
2001	2012	2000	2000	1500	0.08	1.1	\$ 44.00	\$ -	\$ 44.00
1978	2012	2000	2000	1500	0.08	1.2	\$ 48.00	\$ -	\$ 48.00
2003	2012	1300	1300	1500	0.08	1.05	\$ (16.80)	\$ -	\$ (16.80)
2005	2012	1800	1800	1500	0.08	1.05	\$ 25.20	\$ -	\$ 25.20
2004	2012	1800	1800	1500	0.08	1.05	\$ 25.20	\$ -	\$ 25.20
2007	2012	1800	1800	1500	0.08	1.05	\$ 25.20	\$ -	\$ 25.20
1999	2012	1600	1600	1500	0.08	1.1	\$ 8.80	\$ -	\$ 8.80
2001	2012	1600	1600	1500	0.08	1.1	\$ 8.80	\$ -	\$ 8.80
2002	2012	1600	1600	1500	0.08	1.05	\$ 8.40	\$ -	\$ 8.40
2000	2012	1600	1600	1500	0.08	1.1	\$ 8.80	\$ -	\$ 8.80
2003	2012	1600	1600	1500	0.08	1.05	\$ 8.40	\$ -	\$ 8.40
2001	2012	1600	1600	1500	0.08	1.1	\$ 8.80	\$ -	\$ 8.80
2002	2012	2000	2000	1500	0.08	1.05	\$ 42.00	\$ -	\$ 42.00
2000	2012	2000	2000	1500	0.08	1.1	\$ 44.00	\$ -	\$ 44.00
2001	2012	2000	2000	1500	0.08	1.1	\$ 44.00	\$ -	\$ 44.00
2003	2012	2000	2000	1500	0.08	1.05	\$ 42.00	\$ -	\$ 42.00
2002	2012	2000	2000	1500	0.08	1.05	\$ 42.00	\$ -	\$ 42.00
2006	2012	1600	1600	1500	0.08	1.05	\$ 8.40	\$ -	\$ 8.40
2005	2012	2000	2000	1500	0.08	1.05	\$ 42.00	\$ -	\$ 42.00
2008	2012	2000	2000	1500	0.08	1	\$ 40.00	\$ -	\$ 40.00
1981	2012	1600	1600	1500	0.08	1.2	\$ 9.60	\$ -	\$ 9.60
2005	2012	1800	1800	1500	0.08	1.05	\$ 25.20	\$ -	\$ 25.20
2006	2012	1800	1800	1500	0.08	1.05	\$ 25.20	\$ -	\$ 25.20
1991	2012	1600	1600	1500	0.08	1.2	\$ 9.60	\$ -	\$ 9.60
1986	2012	1600	1600	1500	0.08	1.2	\$ 9.60	\$ -	\$ 9.60
TOTAL							\$ 586.40	\$ -	\$ 586.40

TRAMO DE CILINDRAJE 2.001 – 2.500 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICIÓN	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
1998	2012	2200	2200	1500	0.09	1.1	\$ 69.30	\$ -	\$ 69.30
2001	2012	2200	2200	1500	0.09	1.1	\$ 69.30	\$ -	\$ 69.30
2006	2012	2200	2200	1500	0.09	1.05	\$ 66.15	\$ -	\$ 66.15
1982	2012	2400	2400	1500	0.09	1.2	\$ 97.20	\$ -	\$ 97.20
1990	2012	2500	2500	1500	0.09	1.2	\$ 108.00	\$ -	\$ 108.00
2003	2012	2200	2200	1500	0.09	1.05	\$ 66.15	\$ -	\$ 66.15
1975	2012	2400	2400	1500	0.09	1.2	\$ 97.20	\$ -	\$ 97.20
1995	2012	2500	2500	1500	0.09	1.15	\$ 103.50	\$ -	\$ 103.50
2002	2012	2400	2400	1500	0.09	1.05	\$ 85.05	\$ -	\$ 85.05
1979	2012	2200	2200	1500	0.09	1.2	\$ 75.60	\$ -	\$ 75.60
1981	2012	2200	2200	1500	0.09	1.2	\$ 75.60	\$ -	\$ 75.60
2004	2012	2200	2200	1500	0.09	1.05	\$ 66.15	\$ -	\$ 66.15
2003	2012	2200	2200	1500	0.09	1.05	\$ 66.15	\$ -	\$ 66.15
2004	2012	2200	2200	1500	0.09	1.05	\$ 66.15	\$ -	\$ 66.15
1993	2012	2200	2200	1500	0.09	1.15	\$ 72.45	\$ -	\$ 72.45
2006	2012	2200	2200	1500	0.09	1.05	\$ 66.15	\$ -	\$ 66.15
1981	2012	2200	2200	1500	0.09	1.2	\$ 75.60	\$ -	\$ 75.60
1978	2012	2500	2500	1500	0.09	1.2	\$ 108.00	\$ -	\$ 108.00
TOTAL							\$ 1.433.70	\$ -	\$ 1.433.70



TRAMO DE CILINDRAJE 2.501 – 3.000 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICION	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
2004	2012	2700	2700	1500	0.11	1.05	\$ 138.60	\$ 110.88	\$ 27.72
1998	2012	2600	2600	1500	0.11	1.1	\$ 133.10	\$ 106.48	\$ 26.62
1994	2012	3000	3000	1500	0.11	1.15	\$ 189.75	\$ 151.80	\$ 37.95
1996	2012	3000	3000	1500	0.11	1.15	\$ 189.75	\$ 151.80	\$ 37.95
TOTAL							\$ 651.20	\$ 520.96	\$ 130.24

TRAMO DE CILINDRAJE 3.001 – 3.500 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICION	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
2001	2012	3200	3200	1500	0.11	1.1	\$ 205.70	\$ 164.56	\$ 41.14
1970	2012	3500	3500	1500	0.11	1.2	\$ 264.00	\$ 211.20	\$ 52.80
1993	2012	3500	3500	1500	0.11	1.15	\$ 253.00	\$ 202.40	\$ 50.60
1995	2012	3200	3200	1500	0.11	1.15	\$ 215.05	\$ 172.04	\$ 43.01
TOTAL							\$ 937.75	\$ 750.20	\$ 187.55



TRAMO DE CILINDRAJE 3.501 – 4.000 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICION	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
2001	2012	3600	3600	1500	0.24	1.1	\$ 554.40	\$ 443.52	\$ 110.88
2008	2012	4000	4000	1500	0.24	1.2	\$ 720.00	\$ -	\$ 720.00
1989	2012	4000	4000	1500	0.24	1.15	\$ 690.00	\$ 552.00	\$ 138.00
1993	2012	4000	4000	1500	0.24	1.15	\$ 690.00	\$ 552.00	\$ 138.00
TOTAL							\$ 2.654.40	\$ 1.547.52	\$ 1.106.88

TRAMO DE CILINDRAJE MÁS DE 4.000 c.c.

AÑO DE FABRICACIÓN	AÑO	CILINDRAJE	BASE IMPONIBLE	1500	VALOR DE IMPOSICION	(1+FA)	IACV	DESCUENTO	TOTAL A PAGAR
2003	2012	5700	5700	1500	0.35	1.05	\$ 1.543.50	\$ 1.234.80	\$ 308.70
1982	2012	5400	5400	1500	0.35	1.2	\$ 1.638.00	\$ 1.310.40	\$ 327.60
1967	2012	6000	6000	1500	0.35	1.2	\$ 1.890.00	\$ 1.512.00	\$ 378.00
1999	2012	4300	4300	1500	0.35	1.1	\$ 1.078.00	\$ 862.40	\$ 215.60
1991	2012	5000	5000	1500	0.35	1.2	\$ 1.470.00	\$ 1.176.00	\$ 294.00
2003	2012	6000	6000	1500	0.35	1.05	\$ 1.653.75	\$ 1.323.00	\$ 330.75
1995	2012	5700	5700	1500	0.35	1.15	\$ 1.690.50	\$ 1.352.40	\$ 338.10
TOTAL							\$ 10.963.75	\$ 8.771.00	\$ 2.192.75

ANEXO N. 8
DOCUMENTOS



Oficio No. 101012013OPLN001468
Cuenca, 23 de Abril de 2013
Asunto: Solicitud de Información

Sr.
José Carlos Rodríguez Pizarro
Estudiante
Universidad de Cuenca
Av. Remigio Crespo 5-28 y Lorenzo Piedra
Ciudad

De mi consideración:

Atendiendo a su comunicación ingresada en la oficina de la Secretaría Regional del Servicio de Rentas Internas del Austro, con número de trámite: 101012013011461, me permito detallar a continuación la información solicitada:

- *"Número total de vehículos motorizados de transporte terrestre que circulan en el Cantón Cuenca, tanto públicos y privados.."*.- 119.482
- *Número total de vehículos que han pagado este impuesto por mes en el año 2012, en el Cantón Cuenca"*.- 30.511
- *Montos Totales recaudados por mes del año 2012, en el Cantón Cuenca* .- \$ 5.932.143.35
- *Número y tipo total de los vehículos exentos del pago de este impuesto.*- En el año 2012 se han exonerado a 12.794 del pago de este impuesto.

La información que se entrega, ha sido obtenida de la base de vehículos que fue alimentada por la Comisión de Tránsito y ahora por la Empresa Municipal de Movilidad, el Servicio de Rentas Internas no se responsabiliza por la información contenida en la misma.

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

f.) El Ing. Com. Jaime Ordoñez Andrade, DIRECTOR REGIONAL DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS DEL AUSTRO.

Proveyó y firmó el Oficio que antecede, el Ing. Com. Jaime Ordoñez Andrade, DIRECTOR REGIONAL DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS DEL AUSTRO, en Cuenca, a 23 de Abril de 2013.



Lo certifico.-

Econ. Ma. Carolina Astudillo M.
SECRETARÍA REGIONAL DEL AUSTRO
SERVICIO DE RENTAS INTERNAS



BIBLIOGRAFÍA

Libros:

- ❖ Moreno, Graciela. Mendoza, Paola. Ávila, Sara. (2002). “*Impuestos Ambientales*”. México: Instituto Nacional de Ecología.
- ❖ Ponce de León, Julio Montes. (2001). “*Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible*”. Madrid: Universidad de Comillas.
- ❖ Gago, Alberto. Labandeira, Xavier. (1997). *La imposición ambiental: fundamentos, tipología comparada y experiencias en la OCDE y España*. Vigo: Hacienda Pública Española.
- ❖ Asamblea Nacional. (2008). “*Constitución de la Republica del Ecuador 2008 Dejemos el pasado atrás*”. Montecristi.
- ❖ Canziani, Pablo O. y otros (2009). “*Fiscalidad y medio ambiente*” Buenos Aires: Instituto de Estudios Tributarios, Aduaneros y de los Recursos de Seguridad Social. (AFIP)
- ❖ Malhotra, Naresh. (2004). “*Investigación de Mercados*”, Cuarta Edición México: Prentice Hall.
- ❖ Hernández, Roberto. Fernández, Carlos, Baptista Pilar. (2008). “*Investigación de Mercados*” México McGraw Hill.

Tesis

- ✓ Correa, Gladys (2012). “Los Tributos Medioambientales, estudio comparado Andino”. Tesis de maestría para la obtención del título de Magister en Derecho Mención Derecho tributario, Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador

Periódico

- ✚ “Impuestos inconstitucionales”; en Diario El Universo, (Guayaquil, 2 de enero de 2012).
- ✚ ENDARA, Javier. “Los 10 mitos de la Novena Reforma Tributaria”; en Diario La Hora, (Quito, 12 Marzo 2012).



Documentos

- Ainzúa, Sebastián. PUBLICACIONES FUNDACIÓN (TERRAM) “Los Impuestos Ambientales Como Instrumentos Contra el Cambio Climático, Experiencias y Lecciones para su Aplicación”, octubre 2008.
- Ekins, Paul. ECOLOGÍA ECONÓMICA (EA) “European Environmental taxes and charges: recent experience, issues and trends”, mayo 1999.
- Barde, Jean Philippe. ENVIRONMENTAL MANAGEMENT IN DEVELOPING COUNTRIES (EMDC) “Economic Instruments in Environment Policy: Lesson from OECD Experience and their Relevance to Developing Economies” N°92, enero 1994.
- Tobón, David. Sánchez, Andrés. Cárdenas, María. CENTRO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS UNIVERSIDAD DE ANTOQUIA (C.I.E.) “Regulación ambiental sobre la contaminación vehicular en Colombia ¿hacia dónde vamos?”. N°17, septiembre 2006.
- Breithaupt, Manfred. PROYECTO SECTORIAL SERVICIO DE ASESORIA EN POLITICA DE TRANSPORTE (GTZ). “Instrumentos Económicos”, diciembre 2002.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (INEC) “Información Ambiental en Hogares”, junio 2012.
- ENCUESTA NACIONAL DE EMPLEO, DESEMPLEO Y SUBEMPLEO (ENEMDU) “Modulo de Información en Hogares”, junio 2012.
- GRUPO DE INVESTIGADORES CONTABLES Y GESTIÓN PÚBLICA UNIVERSIDAD DE MEDELLIN (GICYGPUM) “Las tasas, tributos Ambientales en Colombia”, junio 2008.
- EMPRESA MUNICIPAL DE MOVILIDAD EMPRESA PÚBLICA (EMOV EP) “Inventario de Emisiones Atmosféricas del Cantón Cuenca Año 2009”.
- ILUSTRE CONSEJO CANTONAL DE CUENCA (ICCC) “Codificación a la 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”, Agosto 2005.



- Achig, Lucas. UNIVERSIDAD DE CUENCA (UC) “Metodología para la elaboración del Diseño y la Redacción de la tesis”, Marzo 2013.

Internet

- <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08160-20110603.pdf>. Extraído el 25 de abril de 2013.
- <http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/libros/373/historia.html>. Extraído el 25 de abril de 2013.
- <http://www.youtube.com/watch?v=FhExUYGABIM>. Extraído el 26 de abril de 2013.
- Impuestos verdes se sentirán más en el 2012: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/impuestos-verdes-se-sentiran-mas-en-2012-525171.html>. Extraído el 26 de abril de 2013.
- México apunta a los impuestos verdes: <http://noticias-ambientales-internacionales.blogspot.com/2013/03/mexico-apunta-los-impuestos-verdes.html>. Extraído el 26 de abril de 2013.
- https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&ved=0CDoQFjAC&url=http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/libros/373/historia.html&ei=KYJ-UZ_iE5C20QG1IDQDQ&usg=AFQjCNHslEstPeSql9F-Oyc3nXYQX9b52A&sig2=TAuHmFPwkJrkXJTzw7Ny7w&bvm=bv.45645796,d.dmQ. Extraído el 28 de abril de 2013.
- Impuestos ambientales: <http://www.ine.es/daco/daco42/ambiente/aguasatelite/metimpuestos.pdf>. Extraído el 02 de mayo de 2013.
- http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Constitucion_Asamblea_Ecuador_4.html. Extraído el 5 de mayo de 2013.
- http://www.ecoportal.net/Servicios/Glosario_Ambiental/D/Delito_Ambiental. Extraído el 6 de mayo de 2013.
- http://www.unav.es/adi/UserFiles/File/80963990/pcipio_contamina_paga. Extraído el 6 de mayo 2013.



- Tipos de Investigación y Diseños de Investigación. <http://metodologia02.blogspot.com/p/operacionalizacion-de-variables.html>. Extraído el 8 de mayo 2013.
- Diseño de Investigación de Mercados. <http://angelfernandogomez.blogspot.com/2006/03/diseo-de-investigacion-de-mercados.html>. Extraído el 8 de mayo 2013.
- Sector Automotor. http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/Ssctorautomotor_0_660533976.html. Extraído el 11 de mayo 2013.