



CARRERA DE DERECHO

TESIS DE GRADO

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

ABOGADO

DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES

DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

TEMA:

“LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO Y LA EXONERACIÓN DEL PAGO DEL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR A LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

AUTORAS:

MARÍA ANDREA CEVALLOS BACILIO

ZOILA JANETH VÉLIZ INDACOCHEA

DIRECTOR DE TESIS

AB. VICENTE AMADOR FLOR CEDEÑO

PORTOVIEJO - MANABÍ - ECUADOR

2012

DECLARATORIA DE AUTORÍA

El presente trabajo de investigación titulado “**La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado y la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a las unidades de transporte público**”, es de nuestra autoría y ha sido realizado bajo absoluta responsabilidad y con la supervisión del director ab. Vicente Amador Flor Cedeño.

Toda responsabilidad de la investigación con sus respectivos resultados, conclusiones y recomendaciones presentada en esta tesis, pertenecen exclusivamente a las autoras y el patrimonio intelectual de tesis de grado corresponderá a la Universidad San Gregorio de Portoviejo

María Andrea Cevallos Bacilio

Zoila Janeth Véliz Indacochea

Ab. Vicente Amador Flor Cedeño, docente de la Carrera de Derecho de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, en mi calidad de director de tesis:

CERTIFICO:

Que la tesis de grado titulada “La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado y la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a las unidades de transporte público”, ha sido desarrollada bajo mi dirección por las egresadas: María Andrea Cevallos Bacilio y Zoila Janeth Véliz Indacochea, quienes con esmero y dedicación han concluido el presente trabajo investigativo.

Ab. Vicente Amador Flor Cedeño

DIRECTOR DE TESIS



TEMA:

“La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado y la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a las unidades de transporte público”.

TESIS DE GRADO

Sometida a consideración del Tribunal de Revisión y Sustentación, legalizada por el Honorable Consejo Directivo como requisito previo a la obtención del título de:

**ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

APROBADO POR EL TRIBUNAL

Ab. Jorge Luis Villacreses Palomeque
COORDINADOR

Ab. Vicente Amador Flor Cedeño
DIRECTOR DE TESIS

Ab. Elizabeth Dueñas Cedeño
CATEDRÁTICO MIEMBRO

Ab. Magno Gabriel Intriago Mejía
CATEDRÁTICO MIEMBRO

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios, por brindarme salud y fortaleza para luchar por mis sueños y metas.

A mi padre y mis abuelos paternos, por ser partícipes en el logro de mi carrera universitaria, ya que sin su apoyo no lo hubiera logrado.

A la universidad Particular San Gregorio de Portoviejo por cobijarme en sus aulas, impartiendo conocimiento y sabiduría y de esta manera hacer de mí una profesional.

Al abogado Vicente Amador Flor Cedeño, director de mi tesis de grado, por su tiempo y paciencia, para poder concluir con éxito el presente trabajo; en conjunto con los demás catedráticos que siempre estuvieron orientándome con sus conocimientos.

A mi compañera de tesis Zoila, quien ha estado a mi lado en todo el proceso tanto de la carrera como del presente trabajo, apoyándonos y brindándome su amistad.

A todos ellos les quedo eternamente agradecida, ya que de una u otra forma hicieron posible el logro de la gran meta.

Andrea Cevallos Bacilio

AGRADECIMIENTO

A Dios por guiar cada paso en mi vida, gracias por darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar, ayudándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad.

A mis padres que me han dado todo lo que soy como persona, mis valores, mis principios, mi carácter, mi empeño, mi perseverancia, mi coraje para conseguir mis objetivos y que a lo largo de toda mi vida me han apoyado y motivado en mi formación académica.

A mis profesores, por los conocimientos y experiencias impartidas, gracias por su paciencia y enseñanzas.

A nuestro director de tesis, el ab. Vicente Amador Flor Cedeño, por colaborar con sus conocimientos y experiencia en la realización del presente trabajo.

A mi amiga y compañera de tesis Andrea, por la amistad y el apoyo incondicional en su elaboración.

A mis queridos compañeros de clases con quienes compartí innumerables momentos de risas y alegrías, quienes me apoyaron y dejaron enseñanzas que me ayudaron a ser un mejor ser humano.

Gracias a todas aquellas personas que de una u otra forma me ayudaron a crecer como persona y como profesional.

Zoila Véliz Indacochea

DEDICATORIA

Dedico este trabajo que es fruto de mi esfuerzo y dedicación a Dios, por permitirme levantarme cada día con salud y energía.

A mi padre el Abg. Luis Cevallos Delgado, mi mayor apoyo.

A mis abuelitos Oswaldo y Leyla mis segundos padres y guías a lo largo de mi vida.

A mis hermanos Danilo, Miguel y Nathalia, por su apoyo incondicional y cariño.

Al amor de mi vida Adrián, por todo el amor, apoyo, comprensión y ayuda a lo largo de esta tesis, sin él no lo hubiera logrado.

A mis primos, tíos y demás miembros de mi familia, quienes han estado en todo momento conmigo ayudándome y brindándome apoyo, cariño y ánimo para seguir en la lucha.

Andrea Cevallos Bacilio

DEDICATORIA

A Dios porque ha estado conmigo en cada paso que doy, cuidándome y dándome sabiduría, paciencia y fortaleza para continuar, y por mostrarme día a día que con Él todo es posible.

A mis padres, quienes siempre han velado por mi bienestar y educación, siendo mi apoyo en todo momento. Depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba, sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidad. Es por ellos que soy lo que soy ahora.

A mi familia en general, porque me han brindado su apoyo incondicional y por compartir conmigo buenos y malos momentos.

Zoila Véliz Indacochea

ÍNDICE DE CONTENIDO

DECLARATORIA DE AUTORÍA	ii
CERTIFICACIÓN	iii
AGRADECIMIENTO	v
AGRADECIMIENTO	vi
DEDICATORIA	vii
DEDICATORIA	viii
ÍNDICE DE CONTENIDO	ix
RESUMEN	xiv
INTRODUCCIÓN	xv
CAPÍTULO I	1
1. MARCO REFERENCIAL	1
1. TEMA	1
1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	1
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.2.1. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.3. PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.4. JUSTIFICACIÓN	3
1.5. OBJETIVOS	5
1.5.1. OBJETIVO GENERAL	5
1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
CAPÍTULO II	6
2. MARCO TEÓRICO	6
2.1. CATEGORÍAS FUNDAMENTALES	6
2.1.1. LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO	6
2.1.2. IMPUESTOS	11
2.1.2.1.1. CONCEPTUALIZACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES	12
2.1.2.2. CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS VERDES	13
	ix

2.1.2.3. INSTRUMENTOS FISCALES APLICADOS EN LA POLÍTICA FISCAL	14
2.1.2.4. EXTRAFISCALIDAD	15
2.1.2.4.1 DEFINICIÓN DE EXTRAFISCALIDAD	15
2.1.2.4.2. NATURALEZA JURÍDICA Y ALCANCES DEL TRIBUTO EXTRAFISCAL	16
2.1.2.4.3. EL CARÁCTER EXTRAFISCAL DE LA TRIBUTACIÓN Y LA IMPOSICIÓN MEDIOAMBIENTAL	16
2.1.2.4.4. COMPONENTES DE LA EXTRAFISCALIDAD	17
2.1.2.5. FUNCIONES DE LA FISCALIDAD	18
2.1.2.5.1. DIFERENCIA ENTRE FINES EXTRAFISCALES Y EFECTOS EXTRAFISCALES	18
• FINES EXTRAFISCALES	19
• EFECTOS EXTRAFISCALES	20
2.1.2.6. DESTINOS DE LOS TRIBUTOS	21
2.1.2.6.1. IMPUESTOS CON DESTINOS ESPECÍFICOS	21
2.1.2.7. LÍMITES A LA FUNCIÓN EXTRAFISCAL	22
2.1.2.8. ANÁLISIS DE LA EXTRAFISCALIDAD	23
2.1.2.9. EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR	23
2.1.2.9.1 OBLIGACIÓN TRIBUTARIA	25
2.1.2.9.2. SUJETO ACTIVO DEL TRIBUTO	25
2.1.2.9.3 SUJETO PASIVO DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA	26
2.1.2.7. LA BASE IMPONIBLE	29
2.1.2.8. CÁLCULO DEL IMPUESTO AMBIENTAL	31
2.1.2.10. CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN ECUADOR	32
2.1.2.11. PROTECCIÓN DEL AMBIENTE EN LA CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR	33
2.1.2.11.1. UN AMBIENTE SANO Y ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO	33
2.1.3. BENEFICIOS TRIBUTARIOS	34
2.1.3.1. CONCEPTO DE EXONERACIÓN	35
2.1.3.1.1. FUNDAMENTO DOCTRINARIO	35
2.1.3.1.2. DEFINICIÓN LEGAL DE EXENCIÓN	35
2.1.3.2. DISTINCIÓN CON OTRAS FIGURAS TRIBUTARIAS	37

2.1.3.2.1. NO SUJECIÓN	37
2.1.3.2.2. REMISIÓN	38
2.1.3.3. CLASIFICACIÓN DE LAS EXONERACIONES	38
2.1.3.4. ANÁLISIS DE LAS EXONERACIONES	41
2.1.4. ¿QUÉ SON LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS?	42
2.1.4.1. PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES	43
2.1.4.2. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL DE LAS EXENCIONES	43
2.1.4.2.1. NATURALEZA EXCEPCIONAL DE LA EXENCIÓN EN EL MARCO DE LOS DEBERES CONSTITUCIONALES	43
2.1.4.3. PRINCIPIO DE GENERALIDAD	44
2.1.4.4. PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD	46
2.1.4.5. PRINCIPIO DE IGUALDAD	46
2.1.4.5.1. IGUALDAD FORMAL	47
2.1.4.5.2. IGUALDAD MATERIAL	47
2.1.4.6. PRINCIPIO DE CAPACIDAD ECONÓMICA	49
2.1.4.6.1. SUSTANCIAL POSTERGACIÓN DEL PRINCIPIO DE CAPACIDAD ECONÓMICA EN DETERMINADOS IMPUESTOS EXTRAFISCALES	50
2.2 HIPÓTESIS	50
2.2.1. HIPÓTESIS PRINCIPAL	50
2.2.2. HIPÓTESIS SECUNDARIA	51
2.2.3. VARIABLES	51
2.2.3.1. VARIABLE INDEPENDIENTE	51
2.2.3.1. VARIABLE DEPENDIENTE	51
2.2.4. MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	51
CAPÍTULO III	54
3. MARCO METODOLÓGICO	54
3.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	54
3.2. TIPOS DE INVESTIGACIÓN	54
3.3. MÉTODOS	55
3.4. TÉCNICAS	55

3.5. INSTRUMENTOS	56
3.6. POBLACIÓN Y MUESTRA	56
3.6.1. LA POBLACIÓN ESTÁ CONSTITUIDA POR LOS SIGUIENTES SECTORES INVOLUCRADOS	56
3.7. RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	57
3.8. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	58
3.9. MARCO ADMINISTRATIVO	58
3.9.1. RECURSOS HUMANOS	58
3.9.2. RECURSOS MATERIALES	58
3.9.3. RECURSOS ECONÓMICOS	59
3.10. PRESUPUESTO	59
3.11. CRONOGRAMA	60
CAPÍTULO IV	61
4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	61
4.1 ENCUESTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS–PORTOVIEJO	61
4.2 ENCUESTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE– PORTOVIEJO	70
4.3 ENCUESTA DIRIGIDA A CIUDADANOS DE LA PARROQUIA PORTOVIEJO DEL CANTÓN PORTOVIEJO	79
4.4 ENCUESTA DIRIGIDA A LOS ABOGADOS DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO	88
4.5 ENCUESTA DIRIGIDA A LOS SEÑORES PROPIETARIOS DE BUSES DE TRANSPORTE URBANO DE PORTOVIEJO	97
4.6. TOTAL DE LAS ENCUESTAS	106
4.1 MATRIZ DE COMPROBACIÓN DE OBJETIVO E HIPÓTESIS PRINCIPAL	125
4.2 MATRIZ DE COMPROBACIÓN DE OBJETIVOS E HIPÓTESIS SECUNDARIAS	126
CAPÍTULO V	127
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	127
5.1. CONCLUSIONES	127
5.2. RECOMENDACIONES	128

CAPÍTULO VI	130
6. PROPUESTA	130
6.1. DATOS INFORMATIVOS	130
6.1.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA	130
6.1.2. UNIDAD EJECUTORA DE LA PROPUESTA	130
6.1.3. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	130
6.1.4. PERÍODO DE EJECUCIÓN	130
6.1.5. DESCRIPCIÓN DE LOS BENEFICIARIOS DIRECTOS E INDIRECTOS	131
6.1.6. APOYO TÉCNICO	131
6.1.7. EQUIPO RESPONSABLE	131
6.1.8. NATURALEZA DE LA PROPUESTA	131
6.2. INTRODUCCIÓN	132
6.3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	132
6.4. JUSTIFICACIÓN	132
6.5. FINALIDAD DE LA PROPUESTA	133
6.6. OBJETIVOS	133
6.6.1 OBJETIVO GENERAL	133
6.6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	134
6.7. PROPUESTA DE REFORMA	134
6.8. ACTIVIDADES	138
6.9. RECURSOS	139
6.9.1. HUMANOS	139
6.9.2. MATERIALES	139
6.10. EVALUACIÓN	140
7. BIBLIOGRAFÍA	141

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo, analizar si el impuesto ambiental a la contaminación ambiental vehicular, establecido en la ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, cumple su finalidad al incluir dentro de las exoneraciones del pago del impuesto, a los vehículos de transporte público de pasajeros.

Es conocido por todos que todos somos iguales ante la ley y que no caben privilegios de ningún tipo, pero al conceder la exoneración a los vehículos de transporte público de pasajeros se estaría atentando contra los principios constitucionales de equidad y generalidad así como el principio de igualdad establecido en el Código Tributario del Ecuador.

El principio ambiental “quien contamina paga” es el principio rector de los impuestos ambientales, es posible entonces que uno de los mayores contaminantes del ambiente, como son los buses de transporte público de pasajeros estén exonerados del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular; sin duda alguna existe una gran contradicción entre dicha exoneración y la finalidad del impuesto, que es desincentivar las prácticas contaminantes y lograr conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad el calentamiento global y todos los problemas que de él derivan, se han convertido en una de las prioridades de la mayoría de los países del mundo. Una de las principales causas del deterioro ambiental son las emisiones de gases contaminantes que se originan por medio de la quema de combustibles fósiles, principalmente por la quema de hidrocarburos a través de los distintos medios de transporte que se utilizan en el país.

El papel que puede desempeñar la tributación en el medio ambiente es doble: por un lado, la introducción de un tributo que responda a una finalidad medioambiental primordial, y por otro, el reflejo en la tributación existente de aspectos medioambientales. De forma que, un tributo con una finalidad medioambiental primordial sería aquel tributo en cuya estructura se evidencie que lo fundamental es conseguir que el comportamiento de los obligados tributarios frente al medio ambiente cambie, incentivando aquellos comportamientos que sean acordes con el mismo y/o disuadiendo de los contrarios.

Además, el sistema tributario se puede instrumentar hacia una mejora medioambiental, bien mediante técnicas de incentivo o, en su caso, de desincentivo. Con lo cual se le dan armas importantes a la Función Ejecutiva para que pueda crear tributos; con el fin de modificar las conductas de los administrados o incluso erradicarlas. Con base en lo anterior, se observa que se le puede dar un sustento constitucional muy claro a los fines extrafiscales del tributo.

Siendo así, el gobierno ecuatoriano implementó un impuesto a la contaminación ambiental vehicular, que ayude a bajar las emisiones contaminantes de los vehículos y por ende la producción de gases, desincentivando a que se utilicen vehículos de alto cilindraje y mayor antigüedad. Por lo que estamos ante un impuesto cuyo fin no es la recaudación, sino bajar los niveles de CO₂ en la atmósfera, mediante un tributo que incentive a las personas a contaminar menos.

Con lo cual el estado va a estar cumpliendo su función expresamente establecida en el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, la cual es: la protección del medio ambiente.

Si bien es cierto, que la finalidad del impuesto ambiental a la contaminación vehicular es castigar a quienes más contaminen, también es cierto que dentro de las exoneraciones del pago de este impuesto, están incluidos los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, dicha exoneración estaría atentando contra el principio ambiental “quien contamina paga” y los principios constitucionales de igualdad y generalidad, al conceder privilegios a un determinado grupo económico, sin ninguna razón o justificación.

Dentro del capítulo I marco referencial se presente el planteamiento, formulación y delimitación del problema a tratar, así como los objetivos tanto general como específicos, además de la justificación del mismo.

En el capítulo II denominado marco teórico se abordan los aspectos teóricos, iniciando con los antecedentes de la investigación a desarrollarse, y continuando con 4 títulos; el primero contiene un análisis de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado; en el segundo título abarca todas las consideraciones sobre impuestos ambientales; en el tercer título se hace una explicación sobre las exoneraciones; el título cuarto contiene los principio que regulan el régimen tributario. Así mismo al finalizar el capítulo se señalan las hipótesis y variables.

En el capítulo III se abordan los aspectos metodológicos.

En el capítulo IV se muestran los resultados obtenidos a través de encuestas con sus respectivos gráficos.

En el capítulo V se presentan las conclusiones y recomendaciones.

En el capítulo VI denominado propuesta, detallamos una posible solución para el problema planteado.

Al final de estos capítulos se muestran la bibliografía con la descripción de las fuentes que sirvieron de sustento para el marco teórico.

CAPÍTULO I

1. MARCO REFERENCIAL

1. TEMA

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado y la exoneración del pago del impuesto a la contaminación ambiental vehicular a las unidades de transporte público.

1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración de los vehículos destinados al transporte público?.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El 24 de noviembre de 2011 se publicó en el Registro Oficial la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la cual crea el impuesto ambiental a la contaminación vehicular que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

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

El sujeto activo de este impuesto es el estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas. El sujeto pasivo de este impuesto son las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades nacionales o

extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre.

En la ley se estipula también quienes están exonerados del pago de este impuesto, señalándose entre otros a los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación.

El Código Tributario establece en su artículo 31 el concepto de exención o exoneración tributaria, el cual manifiesta que exención o exoneración tributaria es la exclusión o la dispensa legal de la obligación tributaria, establecidas por razones de orden público, económico y social.

El impuesto a la contaminación ambiental vehicular se creó con la finalidad de proteger el medio ambiente y desincentivar las prácticas más contaminantes, partiendo del principio básico de la legislación ambiental “quien contamina paga”. Los vehículos de transporte público son quienes más contaminan debido a que la mayoría utiliza diesel o gasolina extra, emanando gases tóxicos.

La exoneración de los vehículos destinados al transporte público de pasajeros contraviene la finalidad con la que se creó el impuesto a la contaminación ambiental vehicular, pues justamente los vehículos de transporte público son quienes más contaminan y no se ha establecido con claridad el motivo por el cual están exentos.

No es lo más justo que los mayores contaminantes no paguen el impuesto, existiendo un notable privilegio hacia el sector del transporte público.

Dicha exención contraviene el principio de generalidad, en el sentido de prohibición de las discriminaciones o privilegios en materia fiscal que dispensarán el pago de tributos.

1.2.1. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Campo: Derecho

Área: Tributario

Aspecto: exoneración de los vehículos destinados al transporte público del impuesto ambiental a la contaminación vehicular

Delimitación Temporal: desde el 1 de abril hasta el 30 de agosto de 2012.

Delimitación Espacial: parroquia Portoviejo de la ciudad de Portoviejo.

1.3. PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN

- 1) ¿Los vehículos destinados al transporte público son los mayores contaminantes del medio ambiente?
- 2) ¿Cuáles fueron los lineamientos que se tomaron en cuenta para la explicación de la exoneración de los vehículos de transporte público?
- 3) ¿Será el cilindraje de los vehículos y los años de antigüedad los factores adecuados para calcular el impuesto a la contaminación vehicular?
- 4) ¿Repercutiría en un alza de los pasajes que se excluya de la exoneración a los vehículos de transporte público?
- 5) ¿Cuál es la cantidad de gases contaminantes emitidos por los vehículos de transporte público de pasajeros?
- 6) ¿Habrá disminuido la contaminación vehicular ambiental a partir de la promulgación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado?

1.4. JUSTIFICACIÓN

Para tratar de mitigar la contaminación ambiental, se creó el impuesto a la contaminación ambiental vehicular, pero se exonera del pago de este impuesto a los vehículos de transporte público de pasajeros que son los que más contaminan.

Una gran parte de la contaminación del aire por vehículos terrestres se explica por la mala calidad de los combustibles. La gasolina extra tiene 87 octanos y la súper 92; el diesel contiene 7.000 partes por millón de azufre. El diesel contiene azufre, cuya cantidad máxima permitida es 50 partes por millón. En Ecuador se han dado casos en que el diesel ha contenido hasta 500 partes por millón. El humo negro, generado por la combustión del diesel, emana gases tóxicos como dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, partículas de plomo y monóxido de carbono. En Ecuador este tipo de polución representa el 80% de contaminación en el aire, seguida de la causada por las industrias con el 20%. Y como sabemos la gran mayoría de los buses de transporte público utilizan diesel o gasolina extra provocando contaminación.

Siendo fieles al principio “quien contamina paga” de la economía ambiental, deberían tributar todos los vehículos sin importar el cilindraje o sector; así, los vehículos de sector público también contaminan y, por lo tanto, deben pagar dicho impuesto. Más aún, los buses de servicio público, que utilizan en su mayoría diesel, cuya contaminación es más nociva, por lo que deberían pagar mayor impuesto.

El gobierno nacional no ha realizado ningún examen técnico ni social para sustentar la exoneración de los vehículos de transporte público, pues no se puede hacer una exoneración de un impuesto tan a la ligera, ya que para que cumplir con el verdadero objetivo del impuesto, que es castigar a quienes más contaminan, se debe excluir de la exoneración a los vehículos de transporte público, debido a que se estaría atentado contra el objeto de la ley que creó dicho impuesto.

El presente trabajo de investigación será factible, porque contará con recursos humanos, materiales económicos y técnicos.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. OBJETIVO GENERAL

Proponer una reforma al numeral 2 del artículo quinto establecido en el artículo 13 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Investigar la contaminación ambiental vehicular producida por las unidades de transporte público de pasajeros.
- Determinar la contribución del impuesto a la contaminación ambiental vehicular para mejoramiento y preservación del medio ambiente.
- Identificar las razones por las cuales se incluyó a los vehículos de transporte público dentro de las exenciones de la ley.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

2.1.1. LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO

El 24 de octubre de 2011, de conformidad con artículo 140 de la Constitución de la República del Ecuador, el señor Presidente Constitucional de la República remitió a la Presidencia de la Asamblea Nacional, el proyecto de Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, calificado de urgencia en materia económica. Dicho proyecto fue calificado por el Consejo de Administración Legislativa el 24 de octubre de 2011 y remitido a la Comisión Especializada Permanente del Régimen Económico y Tributario y su Regulación y Control, el mismo día, para el tratamiento constitucional y legal correspondiente.

Dentro del plazo legal correspondiente establecido en el artículo 140 de la Constitución, es decir 30 días, no se produjeron los correspondientes debates ni mucho menos fue aprobado, modificado o archivado el proyecto de Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado. Además, la moción para negar el proyecto de ley no fue aprobada por la mayoría absoluta de los miembros de la Asamblea Nacional, conforme establece el artículo 129 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa. Por lo que de conformidad a lo indicado en el tercer inciso del artículo 140 de la Constitución de la República del Ecuador y sexto inciso del artículo 62 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, el 24 de noviembre de 2012 el Presidente de la República lo promulgó como decreto-ley y ordenó su publicación en el Registro Oficial.

La propuesta original del impuesto ambiental a los vehículos, fue descartada casi de inmediato por la opinión pública, incorporaba en el diseño del tributo el principio de capacidad de pago, además del de progresividad ambiental. Es decir, se pretendía que el impuesto hiciera que pagara más quien más contaminara, pero también que pagara más quien mayor capacidad económica tuviera. Este planteamiento fue rechazado por la opinión pública, por lo que al final se propuso un impuesto netamente ambiental, que no considera los aspectos redistributivos (progresividad económica).

La oposición al proyecto estuvo conformada por tres grupos: (i) los políticos que se resisten al cambio y buscan sabotear cualquier política del gobierno, argumentando, como siempre, que se perjudicaba más a la clase media y que los impuestos ya eran excesivos; (ii) los sectores industriales involucrados directamente en las actividades gravadas (contaminadores, el sector automotriz y los productores/importadores de bebidas), quienes se rehusaban a internalizar el daño ambiental; y (iii) algunos expertos ambientales que rechazaron el proyecto, sobre todo el impuesto vehicular, alegando que éste no incluía criterios que reflejaran la contaminación automotriz. La única propuesta que emerge desde varios sectores (políticos, empresarios y ambientalistas) son los incentivos tributarios.¹

Que es fundamental adecuar la legislación vigente, con el fin de auspiciar cambios en los comportamientos humanos que tiendan a minimizar las presiones de contaminación al ambiente. Por lo que es necesario tomar medidas que ayuden a conservar el ambiente. Entre estas medidas se encuentran los incentivos y desincentivos (impuestos).

Entre los incentivos para premiar los procesos que ayuden a la preservación del ambiente, tenemos el impuesto redimible a las botellas plásticas no retornable, el cual se creó, con la finalidad de fomentar, incentivar y obtener un verdadero

¹ANDINO ALARCÓN, Mauro, et al. Una Nueva Política Fiscal para el Buen Vivir. La equidad como soporte del pacto fiscal. 2005. Recuperado de http://cef.sri.gob.ec/virtualcef/file.php/14301/Estudios_Fiscales/Nueva_politica_fiscal_1_09_2012.pdf. pag. 352.

reciclaje, pero lo novedoso de este caso, es que el valor que se pague por el impuesto, se lo puede recuperar, ya que se le pagará una tarifa por el mismo valor del impuesto a quien recolecte, entregue y retorne las botellas.

Los impuestos desincentivan las prácticas más contaminantes y para conseguir este objetivo, es necesario partir del principio básico de la legislación ambiental: “quien contamina paga” consiguiendo desestimular la producción y el consumo de los bienes contaminantes, propiciando un cambio en los hábitos de consumo. Para el efecto, el gobierno nacional propuso un impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Toda la estructura tributaria propone incentivar la adquisición de vehículos híbridos de bajo cilindraje, que generan menos emisiones nocivas.

También se manifiesta que es necesario 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 y ecuatorianas tengan conductas ecológicas, sociales y económicas responsables.

Si bien es cierto, que hay un sinnúmero de instrumentos de política fiscal que pueden elegirse según sea el problema ambiental que se quiera atenuar; el gobierno ecuatoriano optó por los incentivos y desincentivos tributarios (impuestos), analicemos un poco, la razón de esta elección.

Los incentivos tributarios, al igual que los subsidios, deben ser: temporales, focalizados, evaluables y económicamente viables². En la práctica, los incentivos ambientales serán utilizados por el sector productivo siempre y cuando el ahorro tributario que les genere sea mayor a la inversión que deben hacer en tecnología ambientalmente limpia. Si esta relación no ocurre, el incentivo no será utilizado

²ANDINO ALARCÓN, Mauro, et al. Una Nueva Política Fiscal para el Buen Vivir. La equidad como soporte del pacto fiscal. 2010. Recuperado de http://cef.sri.gob.ec/virtualcef/file.php/14301/Estudios_Fiscales/Nueva_politica_fiscal_1_09_2012.pdf. 04/10/1012, 15:32, p. 347.

por las empresas, por lo que tampoco se producirá un cambio de comportamiento y en consecuencia, no habrá reducción alguna en los niveles de contaminación.

Por otro lado, los impuestos ambientales son impuestos extrafiscales, cuyo objetivo primordial es reducir los niveles de contaminación. Así, su aplicación se justifica en tanto y en cuanto cambien los patrones de consumo y producción de una sociedad, sin tener como fin último la generación de ingresos para el fisco. Los impuestos ambientales también deben ser evaluables y considerar la capacidad contributiva del sujeto pasivo.

Si bien los incentivos son un mecanismo para fomentar y contribuir a la mejora del ambiente, no son la solución y más bien, agravan el problema; pues una empresa que utiliza máquinas en mal estado y obsoletas, contamina más que una empresa que posee máquinas amigables al ambiente y de alta tecnología. Si el gobierno ecuatoriano decide otorgar un incentivo tributario a las empresas que adquieran máquinas que utilicen tecnologías ambientalmente limpias, es poco probable que las empresas decidan cambiar sus máquinas obsoletas por unas nuevas, ya que el beneficio de los incentivos tributarios, no va a ser lo suficientemente rentable como para hacer una nueva inversión. Y si esto sucede, el incentivo sigue vigente, pero también las empresas continúan contaminando, sin ningún control, sin ninguna sanción, y más bien premiándolos con incentivos tributarios por degradar y contaminar el ambiente.

Los impuestos, por el contrario, incentivan cambios de comportamiento al hacer que los contaminadores asuman al menos parte de los costos que causan al resto de la sociedad (una parte nunca se cubrirá, en virtud de que no se puede medir de forma exacta el daño causado por la degradación ambiental). Como ya se dijo, los impuestos ambientales tienen como fin principal, reducir la contaminación ambiental, más no con fines recaudatorios. La utilidad de los impuestos ambientales radica en que es el único instrumento de la política fiscal que interfiere en las conductas de consumo y producción.

Antes del año 2011, los impuestos ambientales no habían sido utilizados, ni discutidos siquiera, en el ámbito de la política ambiental o tributaria en Ecuador. Lo cual puede ser consecuencia de la escasa conciencia acerca de la degradación ambiental, tanto del sector productivo como de la mayoría de la ciudadanía y el pensamiento de que siempre sería más barato, desde el punto de vista financiero, contaminar, que utilizar tecnologías ambientalmente limpias y amigables con el ambiente.

Desde la aprobación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, en noviembre de 2011, la política tributaria por primera vez utiliza instrumentos parafiscales para reducir la degradación del ambiente y modificar las conductas perjudiciales. Como ya se dijo anteriormente, la normativa crea dos impuestos ambientales: (i) el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV), que grava el cilindraje y la antigüedad del vehículo de forma anual (con la matriculación); y (ii) el impuesto redimible a las botellas plásticas, que grava con dos centavos de dólar a cada botella plástica no retornable, de producción interna o importada. Ninguno de los impuestos tiene como objetivo principal recaudar. Es más, como lo señala su nombre, el impuesto a las botellas contempla un reembolso total del valor para quienes dispongan correctamente del residuo: devuelvan las botellas a sus productores o las lleven a los centros de acopio autorizados, de tal forma que se asegure que éstas serán recicladas. En el caso del impuesto a los vehículos, se grava con una tabla progresiva de acuerdo al cilindraje del motor del vehículo, a cuyo valor se añade un recargo que varía según la antigüedad del mismo. Lo que pretende éste impuesto es que la sociedad opte por vehículos de menor cilindraje. Esta política tributaria ha sido acompañada de políticas para mejorar la calidad del combustible que se vende en el país.

La iniciativa ecuatoriana es sin duda, una de las pioneras en la región. Si bien existen algunas experiencias con impuestos ambientales en América Latina, estas no responden a una exigencia constitucional como es el caso de Ecuador. El artículo 300 de la Constitución del Ecuador manda a que el sistema tributario promueva las conductas ecológicas responsables, y eso es justamente lo que se está llevando a cabo.

2.1.2. IMPUESTOS

Los impuestos son las prestaciones en dinero o en especie, exigidas por el estado en virtud del poder de imperio, a quienes se hallen en las situaciones consideradas por la ley como hecho imponible.³

Los impuestos son los tributos exigidos sin contraprestación cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos que ponen de manifiesto la capacidad económica del contribuyente.⁴

Podemos decir, que impuesto es una obligación en dinero, exigida a los sujetos pasivos a partir del momento en que ocurra el hecho generador de la obligación tributaria, sin que medie una contraprestación recíproca por parte del estado, ya .que el sujeto pasivo del impuesto no recibe beneficio concreto alguno, pero el estado atiende con su recaudación gastos generales.

2.1.2.1. LOS IMPUESTOS AMBIENTALES

Los impuestos ambientales, desde el punto de vista teórico, surgen con la propuesta del economista Arthur Pigou en 1920, quien planteó la necesidad de la intervención del estado ante la existencia de discrepancias en los beneficios marginales sociales y privados⁵. Aunque Pigou no habló de forma específica acerca de externalidades medioambientales, su análisis permitió la aplicación posterior a este tema. Así, un impuesto que recaude el valor monetario de los daños ambientales permitiría corregir este fallo ya que internaliza los costos externos causados por las actividades contaminantes.

³GIULIANI FONROUGE, Carlos M, (1976). Derecho Financiero Volumen I. Buenos Aires, Editorial Depalma, Séptima Edición, p. 363.

⁴FERNÁNDEZ ORTE, J. La Tributación Medioambiental Teoría y Practica. 2006. Navarra, Editorial Aranzadi, SA. Pág. 270.

⁵SERRANO, Alfredo y OLIVA, Nicolás. Impuesto Ecológico Socialmente Progresivo. 2011. Recuperado de <http://territorial.sni.gob.ec/web/senplades-portal/1256>. 26/09/12, 09:50. Pag. 18.

Dándose nacimiento al principio “quien contamina paga” que ha regulado la política ambiental de los países de la OCDE, desde 1972 y más adelante, la de toda la comunidad internacional.

Los impuestos pigouvianos son un tipo de impuesto que busca corregir una externalidad negativa, cuyo monto compensaría los daños causados, como por ejemplo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular. El efecto de este impuesto es lograr la internalización de las externalidades generadas a través del uso del mismo sistema de precios, es decir, incluir los costos ambientales en el precio final del producto o servicio.

Consecuentemente, desde un punto de vista económico, el verdadero objetivo de la política de preservación ambiental tiene por finalidad objetiva que los costos externos que producen el fenómeno medioambiental sean cargados en la cuenta de los que producen o causan el daño al ecosistema.⁶

Con lo cual estaríamos acatando el principio ambiental “quien contamina paga”, aunque es necesario aclarar que no existen medidas absolutas que eliminen la contaminación ambiental; sin embargo hay que aceptar que el uso de impuestos ambientales actúa como un estímulo o incentivo para reducir los niveles de contaminación.

2.1.2.1.1. CONCEPTUALIZACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES

Los impuestos ambientales, o impuestos verdes, son aquellos que recaen sobre bienes o servicios contaminantes. De forma más general, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE (2005) señala que un impuesto ambiental es aquel cuya base imponible es una unidad física, o una aproximación, que tiene un impacto negativo específico comprobado en el medio ambiente⁷.

⁶ DÍAZ, Oscar Vicente. Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. 2005. Buenos Aires. P. 582.

⁷ SERRANO, Alfredo y OLIVA, Nicolás. Impuesto Ecológico Socialmente Progresivo. 2011. Recuperado de <http://territorial.sni.gob.ec/web/senplades-portal/1256>. 26/09/12, 09:15, p. 17.

Los tributos ecológicos son probablemente el medio más apropiado para la implantación del principio “quien contamina paga”, ya que incorporan el coste ecológico en el precio de un bien o de un servicio, orientan dichos tributos a los consumidores y productores hacia un comportamiento ecológicamente más acertado o ecoeficiente. Es decir, que se pague más por las cosas que son ambientalmente dañinas y menos por las ecológicamente beneficiosas.⁸

A los llamados impuestos verdes se los puede definir como aquellas prestaciones pecuniarias que el estado, u otro ente público, exige al sujeto pasivo en uso del poder que le atribuye el ordenamiento jurídico y cuyo objetivo, es la protección y mejora del medio ambiente.⁹

Los impuestos ambientales no persiguen fines meramente fiscales, sino pretenden mejorar la calidad de vida y proteger la salud, conservar y restaurar el medio ambiente, modificar los patrones de producción y de consumo.

2.1.2.2. CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS VERDES

Serrano y Oliva, consideran que los impuestos ambientales deben diferenciarse en dos tipos:

1. Los propiamente llamados impuestos ambientales o ecológicos: que en efecto disuaden el consumo o la producción de bienes contaminadores reduciendo las emisiones de contaminación; y
2. Otros impuestos que, aunque graven cuestiones medioambientales, solo tienen una finalidad recaudadora para financiar determinados gastos específicos que tienen una vocación relacionada con la sostenibilidad.¹⁰

8 BRAVO CUCCI, Jorge. Fundamentos de Derecho Tributario. 2009. Perú, Editorial y Librería Jurídica Grijley E.I.R.L., Tercera Edición. Pág. 68.

9 DÍAZ, Oscar Vicente. Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. 2005. Buenos Aires, Editorial Astrea. Pag. 441

10 SERRANO, Alfredo y OLIVA, Nicolás. Impuesto Ecológico Socialmente Progresivo. 2011. Recuperado de <http://territorial.sni.gob.ec/web/senplades-portal/1256>. 26/09/12, 09:15, pág. 11.

Según esta clasificación existen dos tipos de impuesto ambientales, los meramente ambientales, la cual su única finalidad es reducir la contaminación y por otro lado, los impuestos cuya finalidad primordial es recaudar dinero, sustentándose en asuntos medioambientales.

2.1.2.3. INSTRUMENTOS FISCALES APLICADOS EN LA POLÍTICA FISCAL

Dentro de los instrumentos fiscales que podrían aplicarse en política ambiental hay:

Los impuestos: pueden ser creados con fines ambientales o recaudatorios pero que recaen sobre la sustancia perjudicial para el medio ambiente o sobre bienes cuyo uso está directamente relacionado con la sustancia contaminante.

- Los incentivos fiscales como el gasto tributario (tarifas reducidas, exenciones, depreciación acelerada), los subsidios o las subvenciones. Generalmente, tales incentivos están dirigidos a promover actividades con externalidades ambientales positivas¹¹.

Los impuestos son medidas disuasorias que gravan aspectos negativos de comportamiento productor o consumidor, es decir, la contaminación, omitiendo los ingresos o beneficios. Mientras los incentivos son medidas cuyo fin es promover cierta actividad beneficiosa para la sociedad.

Cada día adquiere mayor importancia la consideración de los instrumentos fiscales como medio de política para el control de la contaminación y la conservación de recursos naturales, a condición de que se cumplan los fines propuestos.

¹¹ ACQUATELLA, Jean. Política Fiscal y Medio Ambiente: Bases para una Agenda Común. 2005. Libro de la CEPAL No. 85. P.17

Es cierto que en América Latina se han instaurado el uso de instrumentos fiscales ambientales, como por ejemplo: en Chile se aplican impuestos ambientales al tabaco y la gasolina, así como subsidios para inversiones en tecnologías verdes; en Colombia existe una exención del IVA a las importaciones de maquinaria o equipo destinados a reciclar y procesar basuras y desperdicios; en Brasil se ha creado un nuevo incentivo fiscal para el impuesto de renta de las personas jurídicas, que inviertan de manera directa en control y mejoramiento del medio ambiente.

Como podemos observar la gran mayoría de instrumentos fiscales se centra en el otorgamiento de incentivos tributarios, pues como ya explicamos anteriormente es más rentable recibir incentivos por no contaminar, que pagar un impuesto por realizar actividades contaminantes.

En el caso de Ecuador la efectividad de las herramientas fiscales en la reducción de la contaminación o en la mejora del medio ambiente, entre otras cosas, está en duda debido a la falta de seguimiento de las políticas emprendidas por parte de las autoridades ambientales y tributarias.

2.1.2.4. EXTRAFISCALIDAD

2.1.2.4.1 DEFINICIÓN DE EXTRAFISCALIDAD

Los tributos pueden satisfacer las mismas necesidades públicas mediante la promoción o disuasión de comportamientos o la redistribución de la riqueza; sin que para ello sea estrictamente necesario recaudar. Lo anterior es conocido doctrinalmente como los fines extrafiscales de los tributos, los cuales no buscan la obtención de dinero para el estado, sino que buscan realizar cambios en el comportamiento de las personas.¹²

¹² Pérez Royo, Fernando, (2010). Derecho Financiero y Tributario Parte General. Navarra, Editorial Thomson Reuters, Vigésima Edición. Pág. 58.

Podemos concluir que el tributo extrafiscal no es establecido para obtener fondos, sino que para normar ciertas conductas, más bien podría decirse que se establecen para dejar de obtenerlos en ciertos casos, cuando hablamos de exoneraciones.

2.1.2.4.2. NATURALEZA JURÍDICA Y ALCANCES DEL TRIBUTO EXTRAFISCAL

La naturaleza extrafiscal del tributo debe estar presente en el hecho generador, la base gravable, el sujeto pasivo y la tarifa del tributo, debe desprenderse de cada uno de los elementos estructurales del impuesto y por ello, el carácter de desincentivo de determinadas conductas, en este caso atentatorias contra el ecosistema, debe ser coherente con la obligación tributaria.

2.1.2.4.3. EL CARÁCTER EXTRAFISCAL DE LA TRIBUTACIÓN Y LA IMPOSICIÓN MEDIOAMBIENTAL

Podemos afirmar que también se han fijado y alcanzado objetivos extrafiscales por figuras tributarias diseñadas especialmente para dicho fin. Esto último nos lleva a avanzar en la concepción del tributo como instrumento, dado que en la actualidad no se puede estar ausente del abanico de objetivos que dispone el poder público mediante la política tributaria.¹³

Sin ninguna duda este criterio lo recoge nuestra Constitución en el art. 300, al manifestar que la política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables, por lo que con los impuestos ambientales se está promoviendo conductas ecológicas responsables.

¹³Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, pag.594.

El derecho tributario moderno concibe una doble finalidad de los tributos, no sólo sirve para la obtención de recursos, sino que al mismo tiempo, permite conseguir otros fines de la política tributaria¹⁴.

Para no llamar a confusión, conviene advertir que el grupo más numeroso de tributos está conformado por aquellos que tienen finalidad recaudatoria, pero que sin embargo, contienen algún ingrediente de extrafiscalidad. Tal vez sea por esto último que Casado Ollero se aventura a sostener que la extrafiscalidad es una expresión, vaga y con la que pretende designarse todo aquello que se aleja del fin recaudatorio propio de la imposición¹⁵.

Compartimos esta idea, ya que en muchas ocasiones se puede llegar a abusar de la extrafiscalidad para camuflar otros fines distintos de los recaudatorios, y más bien pretende causar un perjuicio o beneficio a determinados grupos económicos.

2.1.2.4.4. COMPONENTES DE LA EXTRAFISCALIDAD

Según, Vicente Oscar Díaz se pueden dictar normas tributarias que, por razones extrafiscales, ya sea que operen en el mercado como mecanismo de aliento, promoción, incentivo o estímulo¹⁶. Como por ejemplo normas tributarias que establecen exenciones, bonificaciones, desgravaciones, entre otros. Por el contrario, se pueden crear normas tributarias cuyos efectos extrafiscales deseados se representen como una política instrumental de limitación, freno, desincentivo o sanción a determinada actividad de la sociedad. Como por ejemplo los impuestos.

Por lo que se puede decir que las medidas extrafiscales pueden ser estimuladoras o desincentivadoras, ya sea de una actividad económico-social determinada.

¹⁴Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, pag.592.

¹⁵Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, p.595.

¹⁶Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, p.598.

2.1.2.5. FUNCIONES DE LA FISCALIDAD

A partir de profundas crisis económicas, se asignó a la fiscalidad la función de actuar como instrumento idóneo para los fines de estabilidad y desarrollo económico¹⁷.

En los actuales momentos los impuestos juegan un papel muy importante dentro de la economía del Ecuador, son la principal fuente de financiamiento del presupuesto general del Estado, por lo que de acuerdo a la situación económica del país, ya sea situaciones de estancamiento o de auge, se buscan los efectos del impuesto-impulsor o del impuesto-freno, los cuales marcan las pautas que se estiman convenientes desarrollar.

En ocasiones se puedan establecer impuestos no sobre la base de una existencia de una especial capacidad económica o de un beneficio recibido del estado, sino que lo que se va a gravar son otras manifestaciones, como por ejemplo, la contaminación producida.

2.1.2.5.1. DIFERENCIA ENTRE FINES EXTRAFISCALES Y EFECTOS EXTRAFISCALES

Desde ya se debe marcar que el uso extrafiscal de la tributación no debe romper el orden constitucional, es decir, no puede fracturar los principios de equidad, igualdad.

Es necesario saber distinguir entre fines extrafiscales y efectos extrafiscales.

¹⁷Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, p.601.

- **FINES EXTRAFISCALES**

Cuando un tributo está dirigido en forma primordial y específica a un fin distinto al recaudatorio se lo puede denominar con fines extrafiscales¹⁸, como por ejemplo el impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables, ya que a pesar de establecer un impuesto de 0.02 centavos a las botellas plásticas, este valor se devolverá en su totalidad a quien recolecte, entregue y retorne la botella.

Adrián Torrealba Navas señala que las finalidades extra fiscales del tributo, se pueden dividir en tres:

1. Finalidades redistributivas
2. Finalidades de promoción de comportamientos
3. Finalidades de disuasión de comportamientos

La primera de estas consiste en una atribución en favor del sistema tributario, que busca influir de manera directa en la relación comparativa de las situaciones patrimoniales de los individuos; de modo que resulte modificada, cuando se observan las situaciones de antes y después de la aplicación del tributo.

Es decir, influir en el patrimonio de los contribuyentes, haciendo que pague más impuestos quien más riqueza posea, en concordancia con el principio de capacidad contributiva.

La segunda de estas finalidades, lo que busca es atribuir la función de orientar los comportamientos de los contribuyentes en el sistema tributario.

Teniendo como objetivo, hacer que los contribuyentes sigan practicando determinadas conductas, para lo cual los premiará o incentivará a través de descuentos, rebajas o exoneraciones.

¹⁸Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, p.599.

Por último, la tercera finalidad de los fines extra fiscales de un tributo, lo que busca es que las personas no realicen determinadas conductas, por medio de fines disuasorios; es decir, a través de fines que busquen que la persona no lleve a cabo una conducta determinada. Esta finalidad al igual que la anterior, se encuentra muy ligada con fines meramente económicos; especialmente con el precio de los productos; pues en muchas ocasiones, lo que se hace, es aumentar los precios de algunos bienes y servicios, desincentivando al comprador a adquirirlos y castigando al productor con determinado impuesto.

Este tipo de imposiciones busca causar cambios en el comportamiento de las personas haciendo que dejen de practicar conductas dañinas para el ambiente.

- **EFFECTOS EXTRAFISCALES**

Al contrario, si sólo produce efectos extrafiscales porque su finalidad principal es recaudar o bien porque tan sólo alguno de los elementos que lo integran tiene trascendencia extrafiscal, podemos aceptar que dicho tributo no será en puridad un tributo extrafiscal¹⁹.

Consideramos que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular es un impuesto con efecto extrafiscal, debido a que su finalidad principal es recaudar, a pesar de que una parte del dinero recaudado sea invertido en la compra de gasolina de mayor octanaje.

A la vez, se debe tomar en cuenta el posible problema que puede darse, entre los fines fiscales del tributo y el principio de capacidad económica, como elemento esencial de ellos. Lo anterior es señalado por algunos autores, en el sentido de que dichos fines no respetan este principio, lo cual puede convertirlos en inconstitucionales.

¹⁹Díaz, Oscar Vicente. (2005). Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. Buenos Aires, Editorial Astrea, p.599.

En este sentido, debe existir una necesidad pública que justifique la discriminación impositiva y que se pueda satisfacer mediante la imposición del tributo extrafiscal, tal y como sucede en el artículo 14 de la Constitución de la República de Ecuador, el estado reconoce el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumakkawsay*.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Por lo que existe un derecho constitucional que es fundamento suficiente para crear un impuesto con características extrafiscales.

2.1.2.6. DESTINOS DE LOS TRIBUTOS

2.1.2.6.1. IMPUESTOS CON DESTINOS ESPECÍFICOS

Los impuestos ambientales deben tener un fin específico, lo recomendable es que en el momento de crear un impuesto que busque proteger el ambiente, lo que se recaude a través de este sea destinado a las mejoras ambientales que se proponen. Lo cual debe realizarse con mucho cuidado. Por ende, a la hora de crear algún tipo de tributo o impuesto que busque bajar la contaminación ambiental y el aprovechamiento de los bienes comunes, debe tomarse en cuenta que el impuesto para que cumpla su función debe ir destinado a las mejoras o el mantenimiento ambiental.

Para crear algún impuesto ambiental, los tributos deben darse de manera obligatoria; con el fin de que los contribuyentes deban bajar la contaminación; pues de lo contrario, estos no son compelidos por el tributo y tienen que pagarlo. Otro factor importante por destacar dentro de la definición, es el papel que juega

el estado; pues según lo que establece dicha entidad, les corresponde a ellos recibir el pago y destinarlo a las mejoras del ambiente.

Su principal fin, se relaciona con las mejoras de las condiciones ambientales de una sociedad; por lo cual se considera que los montos recaudados por un impuesto ambiental, debe ir destinado a una acción que pueda solventar y reducir ese tipo de emisiones; en el caso del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, una parte del dinero recaudado ha sido destinado a la compra de gasolina de mejor calidad, con lo cual se pretende reducir la contaminación vehicular.

2.1.2.7. LÍMITES A LA FUNCIÓN EXTRAFISCAL

A nuestro juicio, las limitaciones a la utilización de la institución tributaria con una finalidad extrafiscal, se la puede analizar de la siguiente manera:

La extrafiscalidad se produce cuando se utiliza el tributo para perseguir fines no recaudatorios e implica el apartamiento de las características configuradoras tradicionales del concepto de tributo. La utilización extrafiscal del tributo supone el apartamiento de los principios tradicionales de justicia tributaria. Los principios de generalidad, capacidad económica e igualdad tributaria son excepcionados en atención a la finalidad extrafiscal perseguida. El principio de capacidad económica, considerado como el fundamento, medida y límite del tributo, es el principio tributario más directamente afectado por el uso extrafiscal de tributo. El principio de proporcionalidad obliga en el ámbito tributario a justificar la excepción de los principios de capacidad económica e igualdad que resulte de cada norma extrafiscal. Como límites a la función extrafiscal se deben incluir los principios tributarios recogidos en el artículo 300 de la Constitución de la República del Ecuador y en el artículo 5 del Código Tributario: el principio de capacidad contributiva, el principio de generalidad, el principio de igualdad, el principio de progresividad y el principio de igualdad.

2.1.2.8. ANÁLISIS DE LA EXTRAFISCALIDAD

Las normas de carácter extrafiscal buscan, por una parte, alentar y promover determinadas conductas que participan de los intereses generales de la comunidad, como puede ser la preservación de un medio ambiente sano y por la otra, pretenden obstaculizar o hacer más gravosa la realización de conductas, que no se adecuan a los intereses colectivos.

El estado, en este ámbito, asume la protección de las finalidades de interés general, como es el caso de la efectiva tutela del medio ambiente, desestimulando conductas contaminantes, o estimulando comportamientos protectores del ambiente, para lo cual interviene con la creación de tributos.

No existe inconveniente en que la función recaudatoria se combine con un propósito extrafiscal, que persiga otros fines de interés común amparados por la constitución, tales como proteger la naturaleza, redistribuir la renta, evitar la especulación de la vivienda, etc.²⁰.

Es necesario verificar en qué medida y bajo cuáles circunstancias específicas los tributos extrafiscales y en especial aquellos dirigidos a la protección del medio ambiente, consultan el postulado de capacidad contributiva. En caso contrario, habrá que predicarse de la extrafiscalidad una noción ajena a dicho principio, y, por tanto, apartada de las mínimas consideraciones de justicia tributaria.

2.1.2.9. EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

Un impuesto ambiental a la contaminación vehicular, es un impuesto directo de carácter desincentivador, su finalidad es pretender disuadir el uso de vehículos con alto cilindraje y mayor antigüedad, con el fin de contaminar menos.

²⁰Varona, J. (2009). Extrafiscalidad y Dogmática Tributaria. Madrid, Editorial Marcial Pons, p. 18.

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular, fue concebido como un impuesto que grava la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre, fundamentando dicha contaminación en la capacidad del cilindraje y la antigüedad de los vehículos.

La relación entre el consumo de gasolina y el cilindraje es un tema altamente debatido. Sin embargo, la teoría más o menos común es que a menor cilindraje del automóvil, menores requerimientos en cuanto a gasolina, ya que hay menos aire que quemar eficientemente.

Este gravamen fue ideado por la Función Ejecutiva del gobierno ecuatoriano, a fin de incentivar la compra de vehículos híbridos y eléctricos, y para tratar de reducir las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera.

Teóricamente, se establece que los impuestos más efectivos son los que recaen sobre los vehículos, porque ellos son los que producen más contaminación. Lo cual quiere decir, que la tarifa del impuesto debe estar acorde con los daños que existen en ese momento, dentro de la sociedad; pues de lo contrario, la implementación de un impuesto no tendrá ningún beneficio a la sociedad, ni contribuye en ayudar a bajar las emisiones de CO₂.

El monóxido de carbono se produce como consecuencia de la combustión incompleta de combustibles a base de carbono, tales como la gasolina o el diesel.

También para preservar el medio ambiente, la imposición indirecta concurre gravando el uso de carreteras y el consumo de combustible. Creemos que, en lo que respecta a la imposición al uso ineficiente de combustible por los vehículos, tal política fiscal tiene reconocida aceptación a nivel general, dado que la gran mayoría de los países industrializados europeos han optado por dicha solución tributaria. Y Ecuador no se ha quedado atrás al establecer el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, el cual al gravar el cilindraje del vehículo busca

disminuir la quema ineficiente de combustible, ya que a menor cilindraje, menor requerimiento de gasolina.

2.1.2.9.1 OBLIGACIÓN TRIBUTARIA

El artículo 15 del Código Tributario del Ecuador define a la obligación tributaria como: “el vínculo jurídico personal, existente entre el estado o las entidades acreedoras de tributos y los contribuyentes o responsables de aquellos, en virtud del cual debe satisfacerse una prestación en dinero, especies o servicios apreciables en dinero, al verificarse el hecho generador previsto por la ley”

La obligación tributaria, se sintetizan en: la relación jurídica que surge como consecuencia de la capacidad tributaria del contribuyente.

2.1.2.9.2. SUJETO ACTIVO DEL TRIBUTO

El sujeto activo del tributo según el artículo 23 del Código Tributario es el ente acreedor del tributo.

Por lo que el sujeto activo es el estado, que ejerce su poder a través de la administración central, seccional o de excepción. La calidad de sujeto activo ejercida mediante la administración central, está a cargo del Presidente de la República y éste a través del Ministerio de Economía y Finanzas, del Servicio de Rentas Internas, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador y por los demás órganos administrativos que la ley establece.

El sujeto activo del tributo del impuesto a la contaminación ambiental vehicular es el estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas.

2.1.2.9.3 SUJETO PASIVO DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA

El sujeto pasivo de la relación jurídico tributaria es la persona obligada al cumplimiento de las prestaciones tributarias, ya en calidad de obligado directo o de responsable, así el Código Tributario en su art. 24 dice: "sujeto pasivo es la persona natural o jurídica que, según la ley, está obligada al cumplimiento de la prestación tributaria, sea como contribuyente o como responsable.

Se consideran también sujetos pasivos, las herencias yacentes, de comunidades de bienes y las demás entidades que, carentes de personalidad jurídica, constituyan una unidad económica o un patrimonio independiente de todos sus miembros, susceptibles de imposición, siempre que así se establezca en la ley tributaria respectiva".

Por tanto, de acuerdo con el principio de «quien contamina paga», el sujeto pasivo será la persona física o jurídica y la entidad que realiza la actividad degradante. De forma que la obligación de pagar el tributo recaería sobre el responsable de la degradación medioambiental.

En el caso de los impuestos sobre emisiones, el sujeto pasivo en calidad de contribuyente como realizador del hecho imponible, debería ser aquel que realice efectivamente la emisión perjudicial del medio ambiente, con el fin de desincentivar su conducta.

En el supuesto de los impuestos sobre productos, la elección sobre quién debe ser el contribuyente dependerá de si se desea gravar la fabricación del producto contaminante o el uso que se haga de ese producto. Así, si se desea gravar la mera fabricación del bien que dé lugar a la contaminación, el sujeto pasivo sería el fabricante del mismo, utilizando al mismo tiempo, la técnica de la prohibición de la repercusión legal de la carga tributaria. Por el contrario, si es el uso de los bienes es el que provoca el perjuicio medioambiental, entonces parece más adecuado que sea el consumidor final quien deba soportar la carga del tributo.

Según la Ley de Fomento Ambiental 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.

De acuerdo a la doctrina manifestada por Fernández el impuesto ambiental a la contaminación vehicular es sobre los productos contaminantes, en este caso vehículos motorizados de transporte terrestre, pero no grava la fabricación del producto (vehículo) en sí, sino que intenta gravar el uso del vehículo, que es lo que provoca el perjuicio medioambiental.²¹

2.1.2.9.4. EL HECHO GENERADOR DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA

El artículo 16 del Código Tributario manifiesta que se entiende por hecho generador al presupuesto establecido por la ley para configurar cada tributo.

El hecho generador por tanto debe establecerse mediante ley y será siempre un hecho jurídico de naturaleza económica, como consecuencia de la posesión de un patrimonio, la circulación de bienes, el ejercicio de una actividad económica o la adquisición de rentas o ingresos, esto es, hechos que manifiesten la capacidad contributiva del sujeto pasivo.

Constituyen el hecho imponible de esta clase de tributos ambientales, las emisiones directas a la atmósfera o el consumo de un producto que ocasione directa o indirectamente, la contaminación atmosférica.

En los impuestos ambientales, el hecho imponible debe ser coherente con el presunto fin que el tributo persiga, en este caso, la mejora del medio ambiente. Por eso, la articulación del hecho imponible exige que éste se configure de acuerdo con la degradación medioambiental que se produce. Para lo cual, los impuestos más adecuados son los impuestos sobre emisiones, ya que permiten

²¹Fernández Orte, J. (2006). La Tributación Medioambiental Teoría y Practica. Navarra, Editorial Aranzadi, SA. Pag. 256.

conocer, al menos teóricamente, de dónde procede la misma y quiénes han sido sus causantes. Aunque, también tienen sus inconvenientes.

En primer término, la gestión del impuesto no es sencilla, ya que requiere de procedimientos de medición y control de las emisiones contaminantes que sean eficientes, lo que supone unos costos muy importantes y la determinación del daño ocasionado por las mismas, para después establecer el tipo de gravamen apropiado.

En segundo término, como señala no se está gravando ninguna manifestación directa de riqueza. No obstante, las emisiones son consecuencia de la realización de actividades, que indirectamente reflejan capacidad económica. Sin olvidarnos que lo importante como ha determinado, es que con dicho impuesto se consiga el fin que se persigue con su implementación: la reducción de la contaminación que originen tales emisiones.

En tercer término, los impuestos sobre emisiones actúan una vez que se ha producido la contaminación o el daño medioambiental.

No obstante, la eficacia de los impuestos sobre productos depende de la elasticidades-precio de los bienes gravados, es decir, del aumento o la disminución de la cantidad demandada de un bien o servicio frente a un cambio en el precio de dicho bien o servicio, por lo que la demanda del bien o servicio que se va a gravar con un impuesto debe ser elástica, es decir que, cuando existan cambios en el precio, éste afecte en gran medida la cantidad del bien o servicio demandado y de la existencia o no de bienes sustitutos, es decir, que existan en el mercado otro tipo de bienes o servicios limpios sustitutos, con los cuales se pueda remplazar el bien o servicio gravado con el impuesto, por lo que es necesario considerar éstos dos factores para que convenga la utilización o empleo de los impuestos sobre los productos.

Según la Ley de Fomento Ambiental el hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre.

2.1.2.7. LA BASE IMPONIBLE

La base imponible es la magnitud dineraria o de otra naturaleza que resulta de la medición o valoración del hecho generador. De modo que la base imponible tiene que estar en relación con el hecho generador.

La tarifa puede determinarse directamente: impuestos de cuota fija (a cada hecho imponible, corresponde la cuota que para el mismo establece la misma); bien por fijarla indirectamente: impuestos de cuota variable (por medio de la base imponible, o en su caso liquidable y el tipo de gravamen).

Los impuestos de cuota fija tienen a favor su simplicidad. Pero son contrarios al principio de «quien contamina paga», que exige modular la carga tributaria en función de la intensidad con que se realiza el hecho imponible, lo que desvirtúa al mismo tiempo su función de incentivo.

En cuanto a los impuestos sobre productos, la base imponible podría consistir en una proporción de su precio de adquisición o coste de producción, que exprese la cantidad que, respecto al valor total del bien, supongan los componentes del mismo que sean perjudiciales para el medio ambiente. De forma que guarde una relación lo más estrecha posible entre el consumo o producción de dicho bien y los perjuicios que cause.

Por lo que se refiere a los impuestos sobre emisiones, la base imponible tendría que consistir en una magnitud no monetaria (en concreto, unidades de contaminación), de manera que la reducción del daño medioambiental por el sujeto pasivo suponga una disminución de su carga tributaria.

Según la Ley de Fomento Ambiental, la base imponible del impuesto a la contaminación ambiental vehicular corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla:

CUADRO N° 1: CILINDRAJE

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

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular es un impuesto de cuota variable, la cual depende del cilindraje del vehículo.

Se puede apreciar que la base imponible y la tarifa se encuentran en función del cilindraje y la antigüedad del modelo afectando con mayor rigor a los modelos nuevos y de mayor cilindraje.

Adicionalmente se utiliza un factor de ajuste para gravar más aquellos vehículos que potencialmente pueden contaminar en mayor medida debido a los años de antigüedad del vehículo. El cual según la Ley de Fomento Ambiental 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:

CUADRO N° 2: TRAMO DE ANTIGÜEDAD

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%

2.1.2.8. CÁLCULO DEL IMPUESTO AMBIENTAL

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

Donde:

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

***t=** valor de imposición específica

***fa=**factor de ajuste

Ejemplo:

Cilindraje del vehículo: 6000

Año del modelo: 2011

Vehículo: bus

$$\text{IACV} = [(b - 1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(6000 - 1500) * 0.35] (1+0.00)$$

$$\text{IACV} = 1575$$

2.1.2.10. CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN ECUADOR

El medio ambiente se ha visto afectado por una serie de factores del ser humano, que han venido a generar una gran contaminación en nivel global, incluido dentro de estos la contaminación atmosférica. La cual es producto de ciertas actividades esenciales, en el desarrollo de una sociedad, tales como: la emisión de gases de los vehículos, la producción de energía y la actividad industrial. Nuestro país tampoco se ha visto ajeno a sufrir este tipo de contaminación. En virtud de lo anterior, se puede considerar que la flota vehicular es la principal fuente de contaminación ambiental en nuestro país; pues esta genera alrededor de un 80 % de efectos contaminantes en la zona. En segundo lugar, se encuentra la industria, la cual genera un 20 % de la contaminación ambiental, según Xavier Bustamante, director de Fundación Natura.

Con lo cual fácilmente se determina, como se mencionó anteriormente, que la combustión de elementos fósiles, como lo es el caso del petróleo, es el principal contaminante de la atmósfera en Ecuador; porque estos producen una serie de gases como: el dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), entre otros, que se han convertido en los principales agresores de la atmósfera.

Los buses de transporte público en su gran mayoría utilizan diesel, por lo que generan más contaminación que el resto de vehículos.

2.1.2.11. PROTECCIÓN DEL AMBIENTE EN LA CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR

2.1.2.11.1. UN AMBIENTE SANO Y ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO

El artículo 14 de la Constitución del Ecuador manifiesta que el estado reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Así mismo el artículo 83 numeral 6 establece que es deber y responsabilidad de los ecuatorianos y ecuatorianas respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional y sostenible.

Cuando se habla del derecho constitucional a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, se hace referencia a la participación por parte de los titulares del Derecho (todos los ciudadanos quienes ejercen esta disciplina), para que participen en la creación de acciones favorables para el medio ambiente. También el estado tiene una doble obligación de cara a la preservación de este derecho; la primera: abstenerse de realizar actos que contaminen y vayan en detrimento del decreto y la segunda: realizar actos positivos en favor del ambiente, obligando a que pague la persona que contamina; con el fin de hacer efectivo el principio “quien contamina paga”, como ente rector del derecho ambiental mundial.

2.1.3. BENEFICIOS TRIBUTARIOS

Los incentivos tributarios son disposiciones legales que operan en cualquiera de los elementos del tributo, para reducir o eliminar la carga tributaria en forma temporal, con el fin de promocionar o estimular determinados sujetos o actividades constitucionalmente protegidos y constituyen por regla general, medidas de gasto fiscal.²²

Se debe tener claro que los beneficios tributarios buscan promover el ejercicio de ciertas actividades económicas o conductas sociales con fundamento en otros postulados constitucionales, distintos del deber de contribuir.

Los beneficios tributarios se pueden considerar como aquel derecho (o privilegio) que tienen ciertas personas naturales o jurídicas, para que no se les cobre determinados tributos, que, en otras circunstancias deberían pagarlos.

Es preciso señalar que tras la expresión beneficios tributarios se agrupan un sinnúmero de instituciones jurídicas muy conocidas en el ámbito de derecho tributario y que se conocen, por ejemplo, con el nombre de exenciones, deducciones, rebajas o regímenes especiales de favor.

Una vez definido cuales son los beneficios tributarios, es conveniente proceder a conceptualizar las exoneraciones, pues son ellas una de las razones de la investigación.

²²Piñeros, M. (1998), Incentivos Tributarios, en Memorias de las Vigésimo Segundas Jornadas Colombianas de Derecho Tributario Tomo I. Cartagena de Indias, ICDT. P.358.

2.1.3.1. CONCEPTO DE EXONERACIÓN

2.1.3.1.1. FUNDAMENTO DOCTRINARIO

La mayor parte de la doctrina manifiesta, que las normas legales que crean exoneraciones son de naturaleza igual a las que crean tributos, debiendo concluir que su vigencia se extenderá en principio, mientras no sean modificadas o derogadas por una ley posterior.

Las exoneraciones, son una manifestación de beneficio tributario, tienen como fundamentos más comunes, o la ausencia de capacidad contributiva o la necesidad de disminuir la carga para favorecer a determinadas actividades que se consideren de interés general.

Exención es excluir por razones determinadas a quienes, de acuerdo con los términos de la ley, alcanza el gravamen.

2.1.3.1.2. DEFINICIÓN LEGAL DE EXENCIÓN

El concepto de exención que contiene el artículo 31 de la codificación del Código Tributario manifiesta que: “exención o exoneración tributaria es la exclusión o la dispensa legal de la obligación tributaria, establecida por razones de orden público, económico o social”.

El Código Tributario en el artículo 31 define a las exenciones, y luego de hacerlo expresa las razones por las cuales se establecen las mismas; así, son viables las exoneraciones por tres razones: 1) de orden público; 2) de orden económico; y, 3) de Orden social.

- 1) De orden público: beneficia a los intereses del estado.

- 2) Por razones de orden económico: son verdaderos estímulos en un determinado orden de inversiones, ampliación de industrias, etcétera.
- 3) Por razones de carácter social: las que se conceden a quienes se encuentran en una situación de desigualdad.

De tal modo que las exoneraciones se explican únicamente por razones de orden público, económico y social; y para que operen las mismas, debe previamente haber nacido la obligación tributaria, de tal modo que, la característica principal de la exoneración es impedir el nacimiento de la deuda tributaria.

Todo lo anterior, no puede desentenderse con lo expresado por los mandatos constitucionales que contiene nuestra norma suprema, que manifiesta que la política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables (art. 300 segundo inciso de la Constitución de la República del Ecuador).

Esta disposición constitucional debe concordar con lo manifestado en el artículo 6 del Código Tributario que dispone 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.

Algo muy importante es señalar que las exoneraciones nacen de la ley. Ello lo sostiene toda la doctrina, y nuestra legislación alineada a ella, contiene este mandato en el Código Tributario en su art. 32 manifestando que sólo mediante disposición expresa de ley, se podrá establecer exenciones tributarias. En ellas se especificarán los requisitos para su reconocimiento o concesión a los beneficiarios, los tributos que comprenda, si es total o parcial, permanente o temporal.

Lo anterior no es más que reiterar el aforismo “nullum tributum sine lege” que significa que no puede haber tributo sin ley que lo establezca; en definitiva nos referimos al conocido principio de legalidad, que también está recogido en nuestra Constitución de la República y en nuestro Código Tributario.

Nuestra legislación va a tono con la doctrina, la misma que expresa que si partimos del supuesto de que si para crear tributos es necesaria la existencia de una ley, para crear el efecto contrario, es decir el desgravatorio, es lógico que debe también requerirse forzosamente una ley.

2.1.3.2. DISTINCIÓN CON OTRAS FIGURAS TRIBUTARIAS

Con el uso de otras técnicas se puede conseguir el mismo efecto de las exoneraciones, por tal razón es necesario deslindar dichas figuras con la de la exoneración para tener claro la esencia de este instituto.

2.1.3.2.1. NO SUJECIÓN

Es cuando la formulación del hecho generador no comprende a ciertas personas u objetos. Por ejemplo, un tributo que grava únicamente a los comerciantes, por ende no están sujetos a él los particulares. Desde el punto de vista económico la exoneración y no sujeción son iguales, pues ambas tienden a evitar el pago del tributo, mas, desde el punto de vista jurídico, no tienen nada que ver la una figura con la otra, ya sea por su creación, su concesión, o su extinción.

Podemos decir entonces, que lo que diferencia a la exención de la no sujeción es la existencia o no de la capacidad contributiva en el sujeto pasivo; de tal modo que estaríamos frente a:

- No sujeción: cuando el tributo no se aplica por cuanto carece de capacidad contributiva el sujeto pasivo.

- Exención: se da cuando el tributo se aplica, pero por la existencia de una norma no hay que pagarlo por razones ajenas a la capacidad contributiva.

De tal forma que la estructura de la exoneración tributaria se caracteriza por contener un único mandato manifestado por dos preceptos, primero la sujeción y de seguido, la exención; de manera que la obligación tributaria nace, pero no es exigible. Así, queda claro que la esencia de esta concepción es que la exención no afecta el momento de nacimiento de la obligación, sino el de su exigibilidad.

2.1.3.2.2. REMISIÓN

La remisión es la renuncia que hace el ente acreedor del tributo de su derecho a exigir en todo o en parte el pago de una deuda tributaria.

En la remisión la obligación nace y se extingue por el modo remisión, mientras que en la exoneración la obligación no puede extinguirse porque no llega a nacer.

La diferencia entre remisión y exoneración, es que la primera es un modo de extinguir la obligación ya nacida, mientras que la exoneración no tiene esos efectos ya que la deuda no llega a nacer y no se puede dispensar algo que no nació.

2.1.3.3. CLASIFICACIÓN DE LAS EXONERACIONES

- **Temporales y Permanentes.**

Esta clasificación atiende, fundamentalmente, a la duración del beneficio fiscal. De inicio, toda exención es temporal ya que existirá mientras esté vigente la ley que la creó. Sin embargo, se considera exoneraciones temporales a aquellas en las que se especifica el período de vigencia en la norma legal.

Permanentes, en cambio son las exoneraciones cuya vigencia no fue establecida y dura todo el tiempo que rija la ley que la creó; lo cual, crea a favor del contribuyente un derecho al disfrute de la misma que no puede ser suprimido mientras dure el tiempo de vigencia de la ley.

La exoneración establecida en la ley de Fomento Ambiental a los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, es una exoneración permanente pues su vigencia no ha sido establecida en la ley y durará todo el tiempo que rija la misma.

- **GENERALES Y ESPECIALES**

La exención general existe cuando ella abarca la totalidad de los tributos del estado, ya sean nacionales o locales.

Las exoneraciones especiales, por su parte, son aquellas que se refieren a tributos particulares, determinados expresamente en la ley.

La exoneración de los vehículos destinados al transporte público es una exoneración especial, pues se refieren específicamente al impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

- **TOTALES Y PARCIALES**

Las exoneraciones totales impiden el nacimiento de la totalidad de la deuda tributaria. La deuda que no llega a nacer, es la referida a un tributo en particular que beneficia una situación concreta. La particularidad de éstas es que se refieren a un tributo en especial, distinguiéndolas de las exenciones generales que alcanzan a una pluralidad de gravámenes, como es el caso de las establecidas en el artículo 35 del Código Tributario Ecuatoriano.

Las exenciones parciales, en cambio, son las que limitan la cuantía de la deuda, pero dejando subsistente parte de ella, ya sea en atención al objeto gravado o a la persona obligada al pago.

La exoneración de los vehículos destinados al transporte público es una exoneración total, debido a que se refiere a un tributo en especial que es el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, impidiendo el nacimiento de la deuda tributaria.

- **CONDICIONALES Y ABSOLUTAS**

La distinción entre estos dos tipos de exenciones, radica en que en las primeras, la validez de la norma legal que la crea, subordina su existencia a determinadas circunstancias o hechos que están previstos en la misma ley y que el beneficiario deberá justificar ante la administración, para obtenerla. Las absolutas, por el contrario, no recurren a solicitar múltiples requisitos para que sean concedidas.

La exoneración de los vehículos destinados al transporte público del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular es una exoneración condicional, pues para acceder a ella se debe cumplir una serie de requisitos establecidos en la resolución No. NAC-DGERCGC12-00045, de fecha 6 de febrero de 2012.

- **OBJETIVAS Y SUBJETIVAS**

Exención objetiva existe cuando se establece en beneficio de ciertos objetos o actos que por la circunstancia de haber acaecido el hecho generador, hubieran quedado sometidos al tributo.

Para José Carlos Bocchiardo las exenciones son objetivas, cuando tiene en cuenta el acto o la actividad, riqueza o beneficio gravado²³.

La exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a las unidades destinadas al transporte público es una exención objetiva, pues para conceder la exoneración se ha tomado en cuenta la actividad del vehículo, que es la transportación pública de pasajeros.

En cambio, las exoneraciones subjetivas, derivan de la atención que se le presta a la persona, es decir, en consideración al sujeto pasivo, operando la exención sólo respecto de él. Esta exención es "intuito personae". Como por ejemplo, la exoneración del pago del impuesto a la contaminación vehicular a las personas con discapacidad.

2.1.3.4. ANÁLISIS DE LAS EXONERACIONES

Existen exoneraciones que, concebidas correctamente, son medidas extrafiscales con las cuales se propende impulsar ciertas actividades que, de realizarse, beneficiarán a la colectividad.

La ligereza con la que se conceden ciertas exenciones tributarias, llama mucho la atención, exenciones que sin duda afectan negativamente el principio universal de justicia, igualdad y generalidad.

Nos preguntamos sí para conceder una exoneración lo sustancial sería analizar lo social o lo económico, quedando lo jurídico reducido a un papel puramente formal o instrumental, privilegiando a ciertos sectores económicos y en muchas ocasiones son dadas para favorecer al desarrollo de ciertas actividades útiles, abriéndose una brecha a la intangibilidad del principio de igualdad, que jamás debe ser vulnerado, pero sin embargo, de manera injustificada se conceden éstos

²³José Carlos Bocchiardo. DERECHO TRIBUTARIO SUSTANTIVO O MATERIAL, en TRATADO DE TRIBUTACIÓN dirigido por Horacio A. García Belsunce, Tomo I, Volumen 2, Editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina, 2003, p. 164.

privilegios exorbitantes, tales como la exoneración del pago a la contaminación vehicular ambiental a los vehículos de transporte público.

Al momento de conceder exoneraciones el legislador debe tener siempre presente que la misma debe estar enmarcada en lo que dispone la norma suprema constitucional, además, sin dejar de descuidar los principios que rigen el ámbito del derecho tributario.

De esta forma, tenemos en la Constitución Política de la República del Ecuador el ya citado artículo 300 inciso segundo que manifiesta que la política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables, en tal razón, objetivamente se está fundamentando que una ley tributaria, por ejemplo la que contiene una exoneración, basada en dichos objetivos está plenamente justificada.

Que los vehículos destinados al transporte público estén exonerados del pago del impuesto a la contaminación ambiental vehicular, podría ser una violación al principio de igualdad, en vista de que conocemos todos que somos iguales ante la ley; y si el resto de los vehículos está gravado con éste impuesto, no hay razón suficiente para que los buses de transporte público no lo hagan y peor aún, si son precisamente ellos quienes más contaminan el ambiente.

2.1.4. ¿QUÉ SON LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS?

Los principio jurídicos contienen mandatos prescriptivos que se constituyen en límites objetivos y que, en determinados casos, pueden ser portadores de una carga axiológica (carga valorativa). Pueden encontrarse positivizados, usualmente en el texto constitucional, como también en textos legales.

2.1.4.1. PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES

Los principios constitucionales son garantías que tienen los ciudadanos dentro de un estado, con la finalidad de que se haga cumplir sus derechos y obligaciones.

Es necesario reconocerse desde ya que no todo principio tributario requiere ser plasmado expresamente en el texto constitucional, habiendo cabida para el reconocimiento de principios tributarios implícitos, en contraposición a los explícitos.²⁴

Como por ejemplo los principios establecidos en el art. 300 de la constitución, que establece que el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria.

Así mismo en el artículo 5 del Código Tributario Ecuatoriano se establece los principios que regirán el régimen tributario los cuales son: legalidad, generalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad.

2.1.4.2. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL DE LAS EXENCIONES

2.1.4.2.1. NATURALEZA EXCEPCIONAL DE LA EXENCIÓN EN EL MARCO DE LOS DEBERES CONSTITUCIONALES

Por tal motivo, se ha estimado y con razón, que las exoneraciones tributarias constituyen verdaderas normas de excepción y por ello, de naturaleza eminentemente excepcional respecto de dos elementos fundamentales de todo sistema tributario: el principio de la generalidad contenido en el artículo 300 de la Constitución del Ecuador y en consecuencia, con la obligación o deber de contribuir, que se deriva del artículo 83 numeral 15 de la Constitución de la

²⁴Bravo Cucci, Jorge. (2009). Fundamentos de Derecho Tributario. Perú, Editorial y Librería Jurídica Grijley E.I.R.L., Tercera Edición. P. 99.

República; motivo por el cual, deben fundamentarse en un verdadero interés o bien público, reconocido en aras de los principios de igualdad y generalidad.

La disposición que crea la obligación tiene carácter general y se aplica siempre, en igual forma a situaciones jurídicas iguales, las exoneraciones son normas de excepción, por cuanto se oponen a la regla general, en este caso, la obligación tributaria.

A tal efecto, se ha intentado analizar la constitucionalidad o no de las normas exonerativas a partir del interés jurídico protegido o pretendido por los beneficios fiscales, y confrontándolo con el que protege el resto del sistema tributario.

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular no cumple con los fines de los tributos establecidos en el art. 6 del Código Tributario, pues no estimula la inversión, la reinversión, el ahorro ni el desarrollo nacional, por lo que su concepción se aparta de lo anteriormente establecido.

Los principios constitucionales se constituyen en el límite de la potestad tributaria del estado, por lo que para ser constitucionales, los tributos no deben desnaturalizar otros derechos fundamentales.

Por la importancia que tienen en la materia en estudio, se analizarán a continuación los principios que tienen relación con las normas exonerativas.

2.1.4.3. PRINCIPIO DE GENERALIDAD

El principio de generalidad formula que todos los ciudadanos de una nación deben concurrir al financiamiento del gasto público, en virtud a su capacidad contributiva, es decir, que la obligación de pagar tributos recae para todos los ciudadanos, siempre que se tomen en consideración sus índices de capacidad económica.

Se otorga también otro alcance a este principio, en vista que el mismo pretende eliminar ciertos privilegios e inmunidades fiscales concedidas a determinadas personas o sectores.

Sin embargo, en algunas normas tributarias se fijan beneficios o preferencias por motivos y bajo argumentos de naturaleza económica, política o social; en la práctica se dan las exenciones tributarias, pero para ello los motivos de estas ayudas deben ser justificados de manera tal que no quebranten la generalidad de la imposición.

Éste principio se resume en que no debe tratarse de manera distinta situaciones idénticas, prohibiendo el otorgamiento de discriminaciones fiscales privadas de fundamento.

Los principios tributarios tienen como finalidad, velar por los derechos del ciudadano y específicamente el de generalidad, busca que todos colaboremos en el financiamiento del estado, sin hacer ningún tipo de diferenciación cuando no sea necesario; es muy sancionable que por cuestiones de interés político se privilegia a un sector de la población con beneficios fiscales desproporcionados o irrazonables, en detrimento de otros sectores.

Vale aclarar además que la dispensa legal de la obligación tributaria no podría ser catalogada como una alteración de este principio siempre y cuando la misma se base en situaciones objetivas que den como resultado un beneficio para toda la colectividad.

Las exenciones fiscales deben sustentarse a través de acto legislativo con una clara exposición de los motivos que justifiquen la decisión de dar tratamientos preferentes o de “excluir” a determinadas personas de la obligación de contribuir.

2.1.4.4. PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD

Se entiende por progresividad aquella característica de un sistema tributario según el cual, a medida que aumenta la riqueza de cada sujeto, aumenta la contribución en proporción superior al incremento de la riqueza. Así, quienes más tienen, más deben de contribuir con las cargas públicas.

El principio de progresividad, hace referencia al reparto de la carga tributaria entre los diferentes obligados a su pago, según la capacidad contributiva de la que disponen, es decir, es un criterio de análisis de la proporción del aporte total de cada contribuyente en relación con su capacidad contributiva.

2.1.4.5. PRINCIPIO DE IGUALDAD

Es un límite que prescribe que la carga tributaria debe ser aplicada de forma simétrica y equitativa entre los sujetos que se encuentran en una misma situación económica y en una forma asimétrica o desigual aquellos que se encuentran en situaciones económicas diferentes²⁵.

La uniformidad se traduce en una igualdad frente a la ley tributaria, todos los contribuyentes que estén en igualdad de condiciones deben de ser gravados con la misma contribución y con la misma cuota tributaria, lo que se traduce que ante la ley todos somos iguales, sin distinción o discriminación alguna.

Este principio tiene su fundamento en el precepto constitucional de que todos los habitantes son iguales ante la ley, por lo que esto significa que no pueden concederse beneficios, exenciones, ni tampoco imponerse gravámenes por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, origen social, posición económica, o por motivos de cualquier otra índole.

²⁵Bravo Cucci, Jorge. (2009). Fundamentos de Derecho Tributario. Perú, Editorial y Librería Jurídica Grijley E.I.R.L., Tercera Edición. p. 105.

Volviendo al principio de igualdad, se puede concluir que éste se constituye en un principio objetivo y no formal, lo que significa que no se les pueda otorgar a todos los contribuyentes un idéntico trato de manera estricta, ignorando los evidentes factores de diversidad socio- económica.

El principio de igualdad en sus diversas proyecciones se fundamenta en el artículo 66 numeral 4 de la Constitución de la República y esencialmente significa que no pueden concederse beneficios, exenciones ni tampoco imponerse gravámenes por motivos de raza, color, género, religión, filiación política o de cualquier otra índole, origen social o posición económica.

2.1.4.5.1. IGUALDAD FORMAL

Denominada también igualdad ante la ley, es la resultante de las postulaciones impulsadas por la Revolución Francesa, derivando en el principio de universalidad de la ley, a través de un sistema de normas que tiene como destinatarios al conjunto de personas que forman una sociedad, como reacción a las diferencias y privilegios vigentes hasta ese entonces.

Esta igualdad se convierte en una noción fundamental para prohibir discriminaciones fundadas en razones de raza, origen social o posición económica, pero acepta y permite profundas disparidades en una sociedad no homogénea con clases sociales y económicas marcadamente diferenciadas.

2.1.4.5.2. IGUALDAD MATERIAL

Denominada también igualdad en la ley, obliga a que ésta trate en forma igual a los iguales y en forma desigual a los desiguales, clasificando a los contribuyentes y a la materia imponible sobre la base de criterios de razonabilidad esencialmente influidos por la capacidad contributiva de los sujetos pasivos.

El art. 66 numeral 4 de la Constitución del Ecuador reconoce el derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación.

Como se decía anteriormente, la aplicación de este principio debe tender no sólo a la igualdad formal, sea, que la ley se aplique de igual manera a todos los que se encuentren en una misma situación jurídica, sino, en especial a la igualdad material o sustancial, de manera que se respeten las desigualdades a fin de poder obtener un trato igualitario.

El artículo 11 numeral 2 de la Constitución del Ecuador establece que todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación. El estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.

Este principio igualmente se encuentra consagrado en el artículo II de la Declaración Americana de los Deberes y Derechos del Hombre, con lo cual se demuestra su importancia en nivel mundial.

Al igual que el principio de generalidad, el presente principio busca resguardar a las personas y que no exista ningún tipo de discriminación por su forma de proceder o su condición. En el tema ambiental, este principio es de completa aplicación, pues los tributos deben aplicarse de igual manera a las personas quienes contaminan, porque es la única forma en que puede desincentivarse su conducta.

De manera que los impuestos deben ser iguales en igualdad de condiciones, lo cual estrechamente ligado al principio de capacidad económica, de conformidad con los fines y objetivos de la contribución.

Por tales consideraciones, en un primer momento, pareciera que el principio de igualdad sufre un serio quiebre ante la imposición de los incentivos y exenciones tributarias, en tanto con ellas, se favorecen una serie de categorías o sectores del sector productivo y económico de un sistema tributario determinado, en violación del citado principio. Sin embargo, en la mayoría de los casos, la instauración de estas exenciones se encuentran motivadas más bien en las normas y principios constitucionales, inclusive el mismo principio de igualdad.

2.1.4.6. PRINCIPIO DE CAPACIDAD ECONÓMICA

Este principio es el fundamento o razón de ser que justifica el hecho mismo de contribuir y del cumplimiento del deber constitucional. Es la aptitud para ser sujeto pasivo de obligaciones impositivas. En este sentido, es que la carga impositiva se establece sin consideración alguna al sujeto, al atender únicamente al criterio económico, a sus fuentes de riqueza, de donde la capacidad económica se constituye en la aptitud para contribuir.

Existen exenciones que no atienden a la capacidad económica del contribuyente: son las que se enmarcan dentro de la política de fomento e incentivos económicos y políticos de cada gobierno.

Este principio puede llegar a tener roces con la creación de los tributos ambientales; pues como se observa más adelante, este tipo de tributos se rige por el principio de quien contamina paga. Dejando de lado un poco la capacidad de las personas, para hacerle frente a los tributos; porque se busca castigar es la contaminación ambiental. Sin embargo, cabe resaltar que entre ambos principios existe una similitud: el primero busca que las cargas sean distribuidas de

conformidad con la riqueza en ciertos aspectos, y el segundo de acuerdo con su capacidad de contaminación.

2.1.4.6.1. SUSTANCIAL POSTERGACIÓN DEL PRINCIPIO DE CAPACIDAD ECONÓMICA EN DETERMINADOS IMPUESTOS EXTRAFISCALES

Las finalidades fiscal y extrafiscal son antinómicas: si aumenta una, disminuye la otra y viceversa. En efecto, cuanto más se recaude por el impuesto, menos se estará cumpliendo la finalidad extrafiscal; y al revés, cuanto más se logre ésta, será señal cierta de que los contribuyentes están ajustando sus conductas a la consecución de aquel fin, por lo que deberán pagar menos impuesto, reduciéndose así su recaudación. Es decir, a mayor éxito extrafiscal, menor recaudación tributaria.

También conviene recordar que la finalidad fiscal en el impuesto se fundamenta en el principio de capacidad económica: este tributo permite recaudar fondos para financiar el gasto público porque el sujeto pasivo ostenta una riqueza. Si la finalidad fiscal está estrechamente vinculada a la capacidad económica, de tal modo que se recauda más conforme es mayor la riqueza gravada por el impuesto, cabe colegir que finalidad fiscal (carga tributaria) y principio de capacidad económica operan de forma directamente proporcional. Si la finalidad fiscal se contrapone a la finalidad extrafiscal, cuando mejor se cumpla esta última, peor se logrará la primera, quedando, por la relación expuesta, un tanto lesionado el principio de capacidad económica.

2.2 HIPÓTESIS

2.2.1. HIPÓTESIS PRINCIPAL

- Los impuestos a la contaminación ambiental vehicular no cumplen a cabalidad con su meta primordial que es proteger al medio ambiente.

2.2.2. HIPÓTESIS SECUNDARIA

- ¿La exoneración de los buses destinados al transporte público del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular causaría malestar a la colectividad?
- ¿El medio ambiente estará realmente protegido con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a las unidades de transporte público?

2.2.3. VARIABLES

2.2.3.1. VARIABLE INDEPENDIENTE:

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

2.2.3.1. VARIABLE DEPENDIENTE:

La exoneración del pago del impuesto a la contaminación ambiental vehicular a las unidades de transporte público.

2.2.4 MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE: La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEM BÁSICO	TÉCNICAS INSTRUMENTALES
<p>El 24 de noviembre de 2011 se publicó en el Registro Oficial la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la cual crea el impuesto ambiental a la contaminación vehicular que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.</p> <p>En la ley se estipula quienes están exonerados del pago de este impuesto, señalándose a los vehículos destinados al transporte público.</p>	<p>Desincentivar las prácticas contaminantes</p> <p>Impuesto ambiental a la contaminación vehicular</p>	<p>Incremento de la contaminación ambiental</p> <p>El principio de la reparación del daño ambiental: "quien contamina paga".</p> <p>Cilindraje del vehículo.</p> <p>Antigüedad.</p>	<p>¿Se estará cumpliendo el objetivo del Impuesto a la Contaminación Vehicular al permitir la exoneración de los vehículos destinados al transporte público?</p> <p>¿Los vehículos destinados al transporte público son los mayores contaminantes del medio ambiente?</p> <p>¿Habrán disminuido la contaminación vehicular ambiental a partir de la promulgación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado?</p>	<p>Encuesta a los transportistas</p> <p>Encuestas a juristas</p> <p>Encuestas al personal del Servicio de Rentas Internas</p> <p>Encuesta a las personas de Portoviejo.</p> <p>Encuestas al personal de Ministerio del Medio Ambiente</p>

VARIABLE DEPENDIENTE: La exoneración del pago del impuesto a la contaminación ambiental vehicular a las unidades de transporte público.

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEM BÁSICO	TÉCNICAS INSTRUMENTALES
El Código Tributario establece en su artículo 31 el concepto de exención o exoneración tributaria, el cual establece que exención o exoneración tributaria es la exclusión o la dispensa legal de la obligación tributaria, establecidas por razones de orden público, económico y social.	Exoneración	Privilegio a cierto sector económico Afectación al principio de generalidad e igualdad	¿Será el cilindraje de los vehículos y los años de antigüedad los factores adecuados para calcular el impuesto a la contaminación vehicular?	Encuesta a los transportistas Encuestas a juristas Encuestas al personal del Servicio de Rentas Internas
	Contaminación producida por vehículos de transporte público.	Utilización de combustible de mala calidad Vehículos en mal estado.	¿Cuáles fueron los lineamientos que se tomaron en cuenta para la explicación de la exoneración de los vehículos de transporte público? ¿Los vehículos destinados al transporte público, son los mayores contaminantes del medio ambiente?	Encuesta a la ciudadanía de Portoviejo. Encuestas al personal de Ministerio del Medio Ambiente

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

- **De campo.-** Porque se realizara de manera directa en el escenario donde ocurre el problema recolectando opiniones referentes a La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado y la exoneración del pago del impuesto a la contaminación ambiental vehicular a las unidades de transporte público.
- **Bibliográfica.-** Porque se acudirá a informaciones contenidos en textos, revistas, artículos publicados en internet y otros que servirán de soporte teórico, científico a la investigación.

3.2. TIPOS DE INVESTIGACIÓN

- **Exploratoria.-** porque se recogerán criterios de: funcionarios públicos que laboran en el Servicio de Rentas Internas y en el Ministerio del Ambiente, transportistas y usuarios, que servirán de base para el logro de los objetivos.
- **Descriptiva.-** se describirán cualitativa y cuantitativamente las categorías y variables del problema a investigar, permitiendo la profundización en el objeto de estudio que le dará rigor científico al trabajo investigativo.
- **Explicativo.-** se analizará la investigación entre causa y efectos; antecedente y consecuentes de hechos relacionados con el problema.

- **Cuantitativa.-** el proceso investigativo contempla la recolección de datos que luego serán tabulados y organizados en cuadros gráficos estadísticos que darán aspectos cuantificables.
- **Propositiva.-** la investigación culminará con la elaboración de una propuesta alternativa para una problemática detectada.

3.3. MÉTODOS

- **Científicos.-** se considerarán una serie de reglas y procedimientos que brindarán confiabilidad y validez al trabajo investigativo. Se descubrirá una realidad, se identificará un problema, se hará una descripción y análisis, se recogerán datos en el lugar de los hechos, se verificarán las hipótesis, se formularán conclusiones y se plantearán recomendaciones.
- **Inductivo-deductivo.-** se partirá del análisis y estudio de hechos particulares para llegar a reglas generales y viceversa. Este proceso permitirá centrar la atención en el objeto de estudio a través de la observación, comparación, abstracción y generalización. En consideración con los contenidos del marco teórico.
- **Analítico-sintético.-** se realizará un estudio de cada una de las variables, partiendo de la observación del problema, planteamiento y verificación de la hipótesis, cuyos resultados permitirán plantear las conclusiones.

3.4. TÉCNICAS

- **Observación:** la aplicación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

- **Encuestas:** al personal del Servicio de Rentas Internas Regional Manabí-Portoviejo, personal del Ministerio del Ambiente-Portoviejo, ciudadanía en general.

3.5. INSTRUMENTOS

- Cuaderno de apuntes
- Formulario de encuestas

3.6. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.6.1. LA POBLACIÓN ESTÁ CONSTITUIDA POR LOS SIGUIENTES SECTORES INVOLUCRADOS:

Servicio de Rentas Internas - Regional Manabí – Portoviejo.

Ministerio del Ambiente – Portoviejo.

Transportistas de la parroquia Portoviejo de la ciudad de Portoviejo.

Ciudadanía de la parroquia Portoviejo de la ciudad de Portoviejo.

CATEGORÍAS	MUESTRA	PORCENTAJE
Servicio de Rentas Internas – Regional Manabí-Portoviejo	23*	100%
Ministerio del Ambiente – Manabí	15*	100%
Transportistas (parroquia Portoviejo)	42*	100%
Abogados en libre ejercicio	20*	100%
Ciudadanía de la parroquia Portoviejo de la ciudad de Portoviejo.	50*	100%

*Se los seleccionó aleatoriamente de entre los individuos que conforman su universalidad.

3.7. RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

La información primaria fue receptada de las encuestas realizadas a funcionarios del Servicio de Rentas Internas-Regional Manabí, funcionarios del Ministerio del Ambiente-Manabí, abogados en libre ejercicio, contribuyentes y transportistas de la parroquia Portoviejo.

La información secundaria fue obtenida de libros, archivos, códigos, leyes e internet que sirvió de sustento para el marco teórico.

3.8. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

La información fue revisada en forma crítica, realizando las correcciones pertinentes y depurando la misma, para efecto de un procesamiento rápido e idóneo se procedió a codificar los datos.

Los datos fueron organizados y tabulados a través de tablas estadísticas que están representadas en gráficos de pasteles que permiten visualizar los resultados, los cuales sirvieron para determinar las conclusiones y recomendaciones.

Los resultados se describieron, analizaron e interpretaron con el sustento en el marco teórico.

3.9. MARCO ADMINISTRATIVO

3.9.1. RECURSOS HUMANOS

- Estudiantes, investigadores
- Docentes
- Autoridades
- Director de tesis

3.9.2. RECURSOS MATERIALES

- Equipo de computación
- Material bibliográfico
- Flash memory
- Materiales de oficina
- Impresora
- Internet

- Cámara fotográfica
- Transporte

3.9.3. RECURSOS ECONÓMICOS

Los gastos que ha generado la presente investigación son de aproximadamente \$ 1.000,00 que serán financiados por las investigadoras.

3.10. PRESUPUESTO

RUBRO DE GASTOS	VALOR
Personal de apoyo	\$ 50,00
Adquisición de equipos	-----
Material de escritorio	\$500,00
Material bibliográfico	\$200,00
Transporte	\$100,00
Transcripción del informe	-----
Imprevistos	\$100,00

3.11. CRONOGRAMA

N°	ACTIVIDADES	FEBRERO	JUNIO	JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Elaboración del proyecto																										
2	Sustentación y aprobación del proyecto																										
4	Aplicación de prueba piloto																										
5	Elaboración del marco teórico																										
6	Recolección de información																										
7	Procesamiento de datos																										
8	Análisis de los resultados y conclusiones																										
9	Redacción del informe final																										
10	Elaboración de la propuesta																										
11	Presentación, correcciones y defensa del informe																										

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

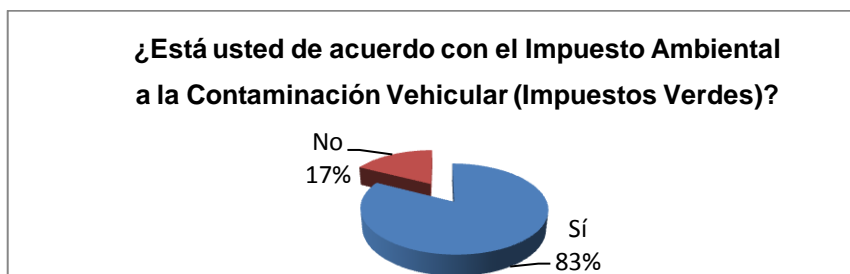
4.1 Encuesta dirigida a funcionarios del Servicio de Rentas Internas– Portoviejo

Pregunta N° 1.- ¿Está usted de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) establecido en la Ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado?

CUADRO N° 1

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	19	83
No	4	17
Total	23	100

GRÁFICO N° 1



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 1

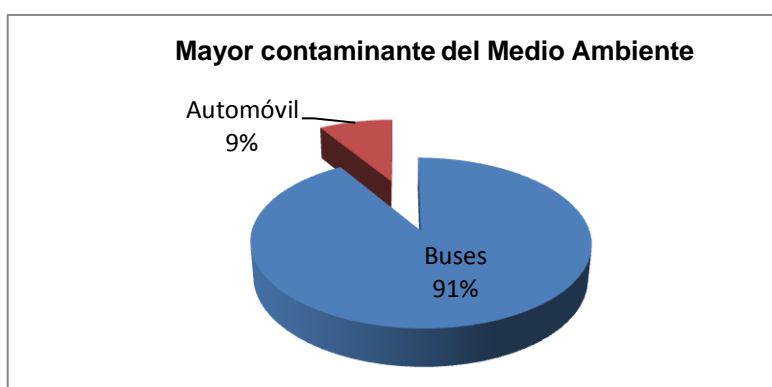
De las personas encuestadas: un ochenta y tres por ciento dijo estar de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde), mientras que un diecisiete por ciento de los funcionarios dijo no estar de acuerdo con dicho Impuesto. Con tales resultados obtenemos que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado si goza de aceptación dentro de la institución entre sus funcionarios en un alto porcentaje.

Pregunta N° 2.- ¿Cuál de los siguientes vehículos cree usted que es el mayor contaminante del medio ambiente?

CUADRO N° 2

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Buses	21	91
Automóvil	2	9
Total	23	100

GRÁFICO N° 2



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 2

De las personas encuestadas: un noventa y uno por ciento dijo estar de acuerdo con que son los buses los mayores contaminantes del medio ambiente, mientras que un nueve por ciento de los funcionarios del servicio de rentas internas–Portoviejo considera que son los automóviles los mayores contaminantes del medio ambiente.

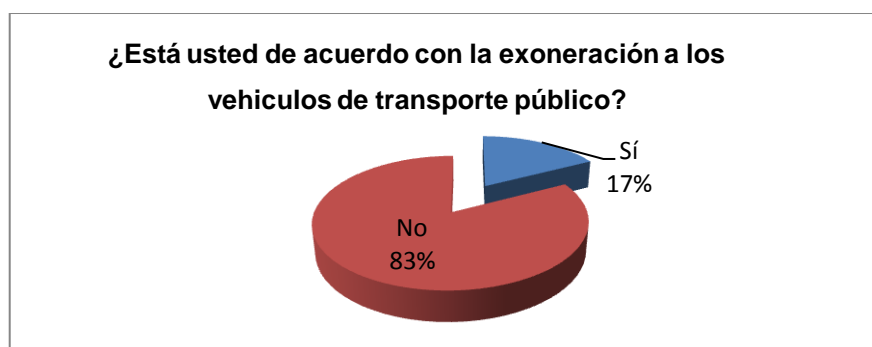
Con dichos resultados claramente observamos que los mayores contaminantes son indiscutiblemente los buses destinados al transporte urbano que a diario circulan por las calles de la ciudad de Portoviejo, emanando CO₂ y otros componentes nocivos para el ambiente y para los habitantes de dicha ciudad.

Pregunta N° 3.- ¿Está usted de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 3

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	4	17
No	19	83
Total	23	100

GRÁFICO N° 3



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 3

De las personas encuestadas: un ochenta y tres por ciento dijo no estar de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público, mientras que un diecisiete por ciento de los funcionarios dijo sí estar de acuerdo con dicha exoneración.

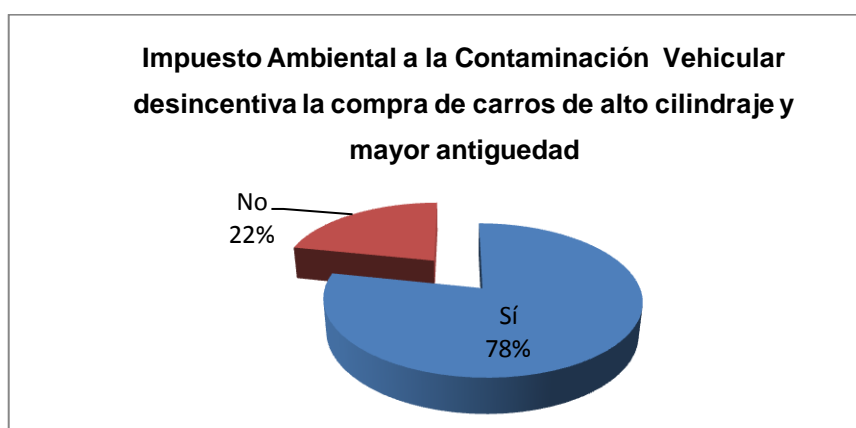
De lo anterior obtenemos que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los buses de transporte urbano establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado no goza de aceptación dentro de la institución entre sus funcionarios en un elevado porcentaje pero solo una pequeña porción de los funcionarios sí apoya tal exoneración.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad?

CUADRO N° 4

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	18	78
No	5	22
Total	23	100

GRÁFICO N° 4



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 4

De la población encuestada: un setenta y ocho por ciento dijo que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular sí desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad, mientras que un veintidós de los funcionarios dijo que no se desincentiva nada con dicho impuesto.

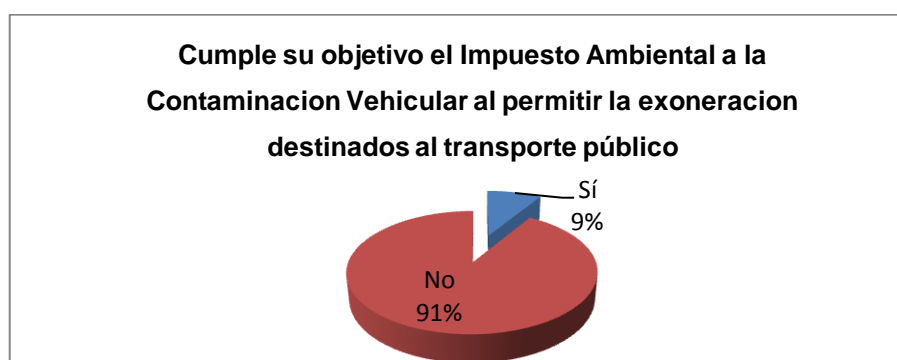
Los resultados arrojados nos indican que un elevado porcentaje de funcionarios considera que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado si desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad pues deducen que tal desincentivo mejorara la calidad del aire que se respira en la ciudad.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 5

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Sí	2	9
No	21	91
Total	23	100

GRÁFICO N° 5



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 5

De las personas encuestadas: un noventa y uno por ciento dijo no estar de acuerdo en que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular este cumpliendo su objetivo al permitir la exoneración a los buses de transporte público, mientras que un nueve por ciento de los funcionarios considera que sí está cumpliendo su objetivo tal impuesto al permitir la exoneración a los buses de transporte público.

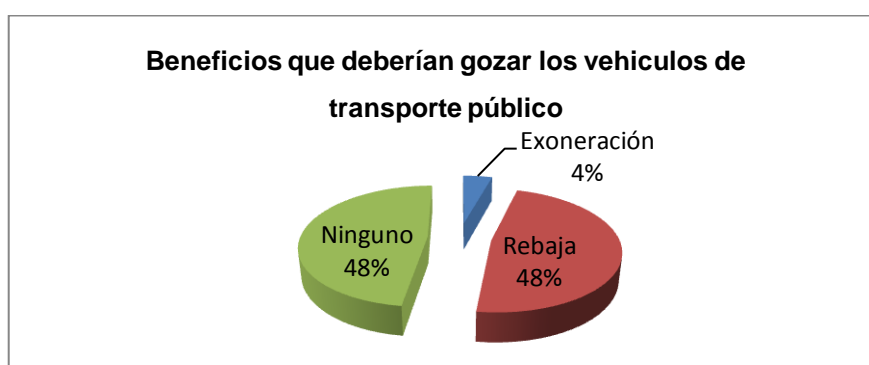
Con tales resultados obtenemos que los funcionarios casi en su totalidad no cree que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado este cumpliendo su objetivo, el cual es la protección del medio ambiente y multar a quienes no lo hacen, al permitir la exoneración de los buses urbanos.

Pregunta N° 6.- ¿Cuáles de los siguientes beneficios cree usted que deberían gozar los vehículos de transporte público respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 6

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Exoneración	1	4
Rebaja	11	48
Ninguno	11	48
Total	23	100

GRÁFICO N° 6



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 6

De las personas encuestadas: un cuatro por ciento dijo que deberían gozar de exoneración (ya lo hacen), un cuarenta y ocho por ciento dijo que no deberían gozar de ningún beneficio y otro cuarenta y ocho por ciento considera que si deberían gozar de una rebaja al pago del impuesto.

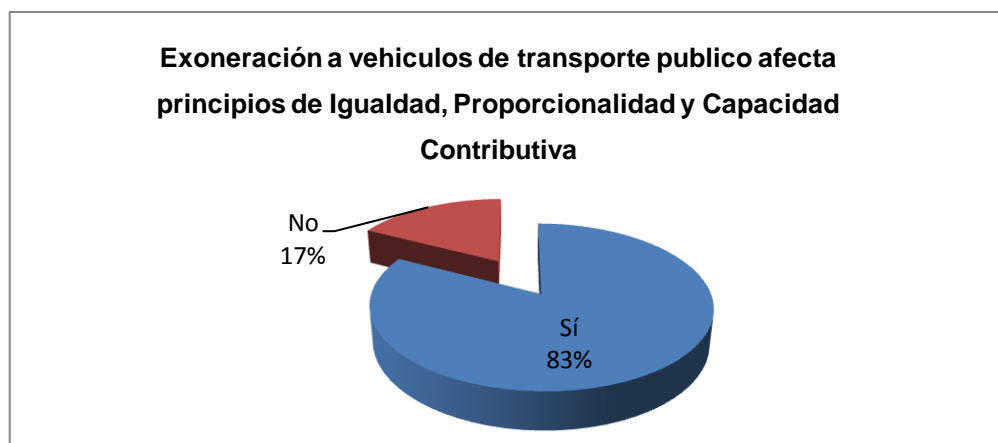
Con tales resultados obtenemos que los funcionarios consideran un pequeñísimo porcentaje que deberían gozar de exoneraciones y por otro lado en porcentajes altos iguales consideran que no deberían gozar de ningún beneficio y los otros que deberían gozar de rebajas en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Pregunta N° 7.- ¿Cree usted que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva?

CUADRO N° 7

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	19	83
No	4	17
Total	23	100

GRÁFICO N° 7



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 7

De las personas encuestadas: un ochenta y tres por ciento cree que sí afecta tal exoneración a los principios, mientras que un diecisiete por ciento de los funcionarios dijo que no afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva la exoneración del pago del impuesto.

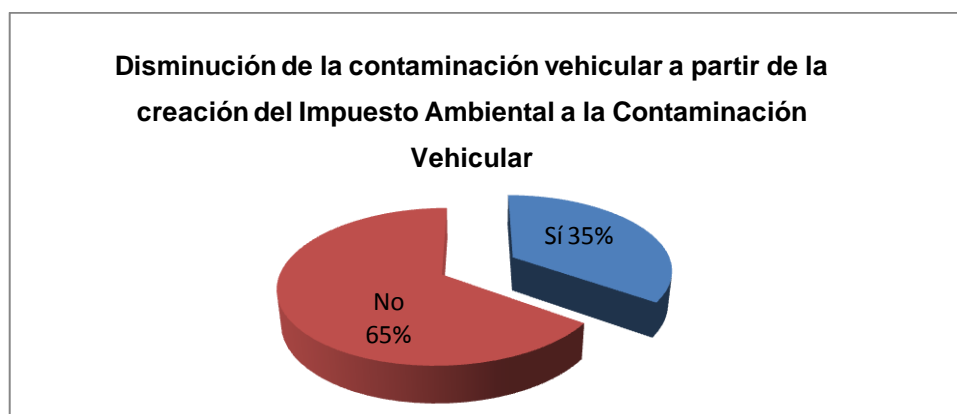
Con tales resultados obtenemos que la exoneración a los buses urbanos del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del estado sí afecta en definitiva a los principios tributarios establecidos en la Constitución.

Pregunta N° 8.- ¿Cree usted que la contaminación vehicular habrá disminuido a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 8

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	8	35
No	15	65
Total	23	100

GRÁFICO N° 8



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 8

De los funcionarios encuestados: un sesenta y cinco por ciento no cree que la contaminación vehicular haya disminuido desde la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un treinta y cinco por ciento de los funcionarios sí considera que ha disminuido considerablemente la contaminación vehicular.

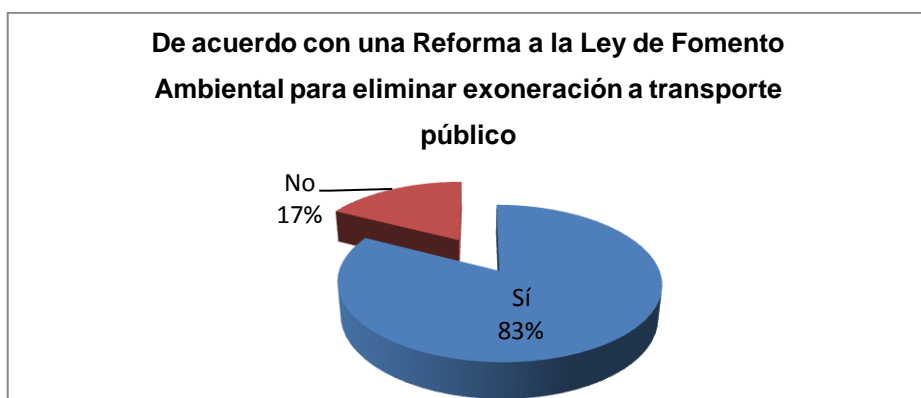
Con tales resultados obtenemos que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado cumple a cabalidad su función que es la de proteger ante todo al medio ambiente y sancionar a quien no cumple con la ley, los resultados de las encuestas lo aseveran.

Pregunta N° 9.- ¿Estaría usted de acuerdo con una reforma a Ley de fomento ambiental para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público?

CUADRO N° 9

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	19	83
No	4	17
Total	23	100

GRÁFICO N° 9



Fuente: funcionarios del sri-Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 9

De las personas encuestadas: un ochenta y tres por ciento dijo estar de acuerdo con una reforma al impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde), mientras que un diecisiete por ciento de los funcionarios dijo no estar de acuerdo con una reforma.

Con tales resultados obtenemos que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, necesita de una reforma y así eliminar la exoneración a los vehículos de transporte urbano que está impidiendo a dicho impuesto cumplir con su objetivo primordial que es proteger el medio ambiente.

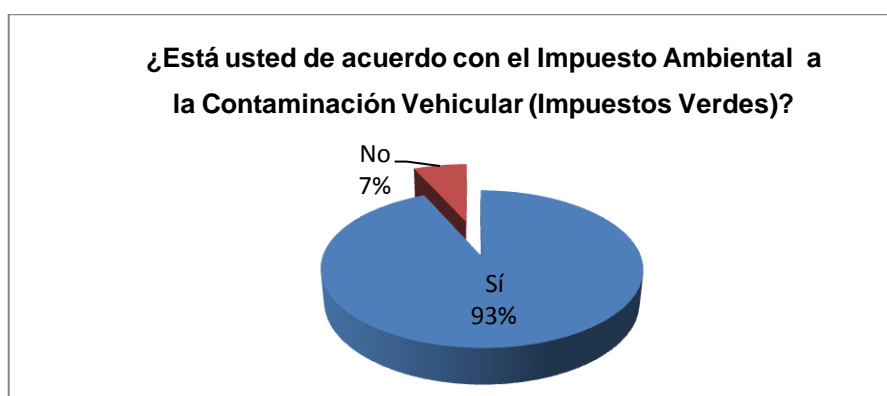
4.2 Encuesta dirigida a funcionarios del Ministerio del Ambiente–Portoviejo

Pregunta N° 1.- ¿Está usted de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado?

CUADRO N° 1

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	14	93
No	1	7
Total	15	100

GRÁFICO N° 1



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 1

De las personas encuestadas: un noventa y tres por ciento dijo sí estar de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un siete por ciento de los funcionarios encuestados no está de acuerdo con dicho impuesto.

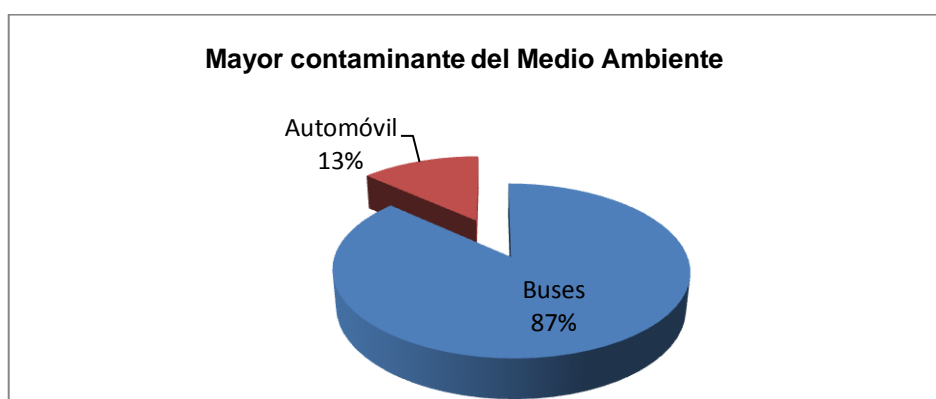
Con tales resultados obtenemos que los funcionarios del ministerio del ambiente si están de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Pregunta N° 2.- ¿Cuál de los siguientes vehículos cree usted que es el mayor contaminante del medio ambiente?

CUADRO N° 2

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Buses	13	87
Automóvil	2	13
Total	15	100

GRÁFICO N° 2



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 2

De las personas encuestadas: un ochenta y siete por ciento considera que los mayores contaminantes del medio ambiente son indiscutiblemente los buses de transporte urbano, mientras que un trece por ciento de los funcionarios encuestados cree que los mayores contaminantes son los automóviles.

Con los resultados arrojados vemos que los funcionarios del ministerio del ambiente consideran en su gran mayoría quienes más contaminan el medio ambiente son los vehículos destinados al transporte público, por lo que es necesario tomar medidas urgentes al respecto.

Pregunta N° 3.- ¿Está usted de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 3

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	3	20
No	12	80
Total	15	100

GRÁFICO N° 3



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 3

De las personas encuestadas: un veinte por ciento sí está de acuerdo con la exoneración concedida a los buses de transporte urbano, mientras que un ochenta por ciento de los funcionarios cree que no es justa una exoneración a quienes más contaminan el medio ambiente.

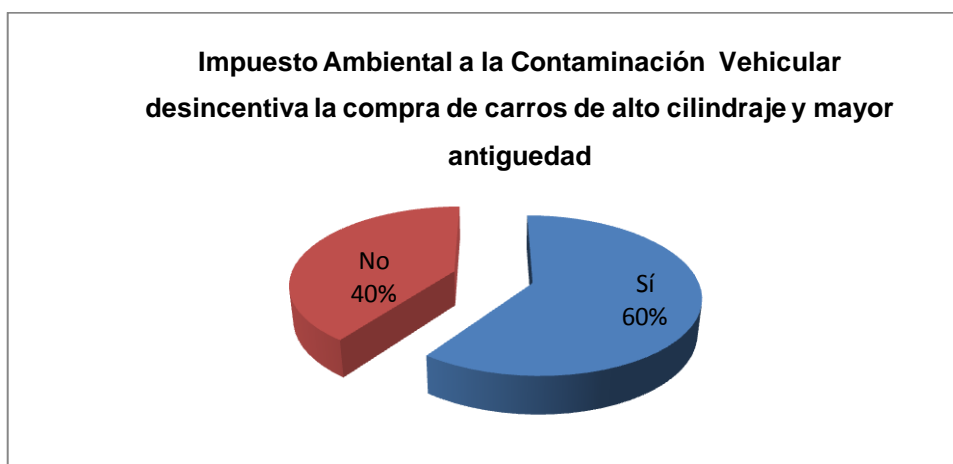
Como vemos los funcionarios del ministerio del ambiente consideran en su gran mayoría que, al ser los mayores contaminantes del medio ambiente los buses de transporte urbano, no deberían concedérseles exoneración alguna.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad?

CUADRO N° 4

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	9	60
No	6	40
Total	15	100

GRÁFICO N° 4



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 4

De las personas encuestadas: un sesenta por ciento sí considera que a raíz de la vigencia del impuesto ambiental a la contaminación vehicular se ha desincentivado la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad, mientras que un cuarenta por ciento de los funcionarios cree que no se ha desincentivado tal práctica con la vigencia de dicho impuesto.

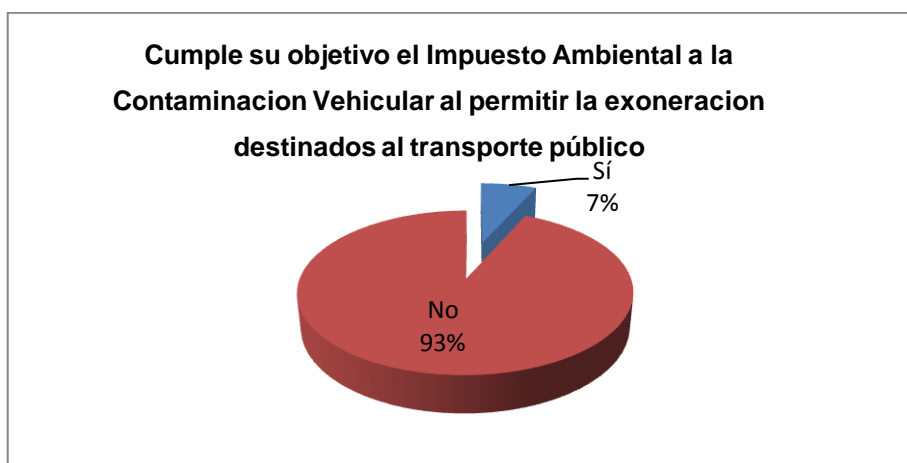
Como resultado obtenemos que los funcionarios del ministerio del ambiente consideran en mayor porcentaje que desde que está vigente el impuesto ambiental a la contaminación vehicular ha disminuido la compra de carros con alto cilindraje y de mayor antigüedad.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 5

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	1	7
No	14	93
Total	15	100

GRÁFICO N° 5



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 5

De las personas encuestadas: un noventa y tres por ciento no considera que este cumpliendo con su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un siete por ciento de los encuestados sí cree que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular si cumple su objetivo.

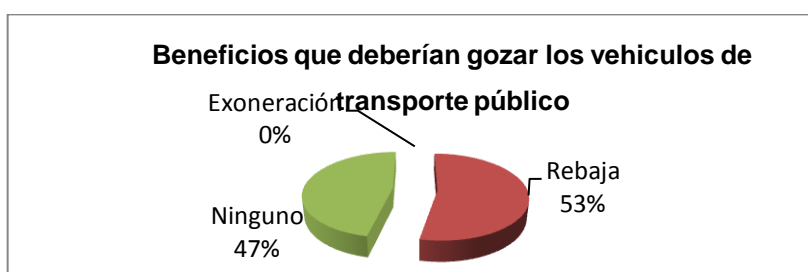
Como resultado obtenemos que casi la totalidad de los funcionarios del ministerio del ambiente piensan que dicho impuesto no cumple con su objetivo primordial que es el de proteger el medio ambiente, casi en su totalidad pues solo un mínimo porcentaje cree que sí lo cumple.

Pregunta N° 6.- ¿Cuáles de los siguientes beneficios cree usted que deberían gozar los vehículos de transporte público respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 6

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Exoneración	0	0
Rebaja	8	53
Ninguno	7	47
Total	15	100

GRÁFICO N° 6



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 6

De las personas encuestadas: un cuarenta y siete por ciento considera que los buses de transporte urbano no deberían gozar de ningún beneficio, mientras que un cincuenta y tres por ciento de los encuestados sí cree que deberían gozar de una rebaja del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y ninguno de los encuestadas considera que los buses de transporte público deberían gozar de exoneración.

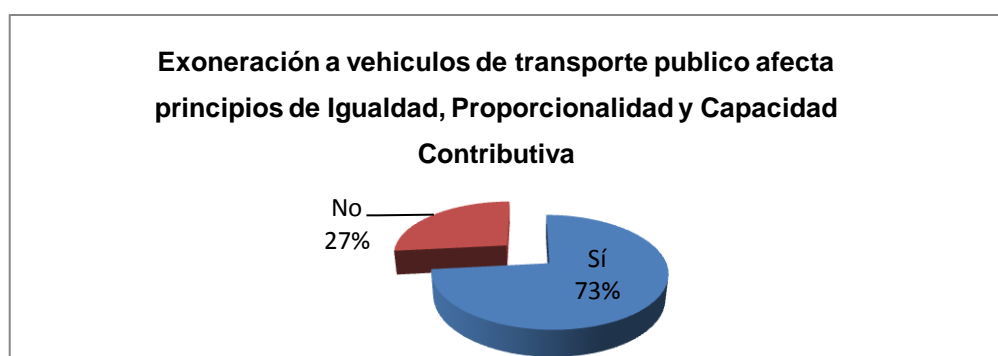
Como resultado obtenemos que los funcionarios del ministerio del ambiente piensan en porcentajes casi iguales que no deberían gozar de ningún beneficio los vehículos destinados al transporte público, por otro lado un porcentaje un poco más elevado considera que si es justo que gocen de una rebaja en cuanto al impuesto ambiental a la contaminación vehicular, sin embargo nadie opina que deberían gozar de exoneración.

Pregunta N° 7.- ¿Cree usted que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva?

CUADRO N° 7

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	11	73
No	4	27
Total	15	100

GRÁFICO N° 7



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 7

De las personas encuestadas: un setenta y tres por ciento considera que el hecho de exonerar a vehículos de transporte urbano del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular sí afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva, plasmados en nuestra constitución, mientras que un veintisiete por ciento de los funcionarios no cree que gozar de exoneración afecte a tales principios.

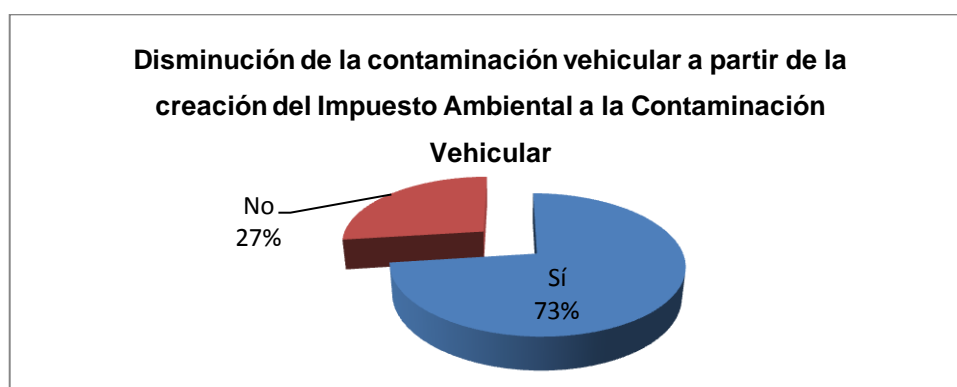
Como resultado obtenemos que los funcionarios del ministerio del ambiente piensan en un porcentaje muy elevado que el transporte urbano no deberían gozar de ningún tipo de exoneración puesto que esto conlleva a la afectación de principios básicos plasmados en la carta magna y en el código tributario.

Pregunta N° 8.- ¿Cree usted que la contaminación vehicular habrá disminuido a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 8

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	11	73
No	4	27
Total	15	100

GRÁFICO N° 8



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 8

De los funcionarios encuestados: un setenta y tres por ciento sí considera que a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular disminuyó la contaminación vehicular, mientras que un veintisiete por ciento de los funcionarios no considera que el impuesto a la actualidad influya para la disminución de la contaminación vehicular.

Como resultado obtenemos que los funcionarios del ministerio del ambiente en un porcentaje muy elevado opina que la contaminación vehicular si disminuyó a partir de la creación de dicho impuesto, sin embargo un porcentaje menor opina que la creación del tal impuesto ha disminuido la contaminación vehicular, nociva para la conservación del medio ambiente.

Pregunta N° 9.- ¿Estaría usted de acuerdo con una reforma a Ley de fomento ambiental para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público?

CUADRO N° 9

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	13	87
No	2	13
Total	15	100

GRÁFICO N° 9



Fuente: funcionarios del ministerio del ambiente
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 9

De los funcionarios encuestados: un ochenta y siete por ciento sí está de acuerdo con una reforma inmediata al impuesto ambiental a la contaminación vehicular, establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, mientras que un trece por ciento de los funcionarios no considera necesaria una reforma a dicho impuesto.

Como vemos los resultados arrojan claramente que los funcionarios del ministerio del ambiente en un porcentaje muy elevado opinan que sí es necesaria una reforma al impuesto ambiental a la contaminación vehicular que elimine la exoneración a los buses de transporte urbano.

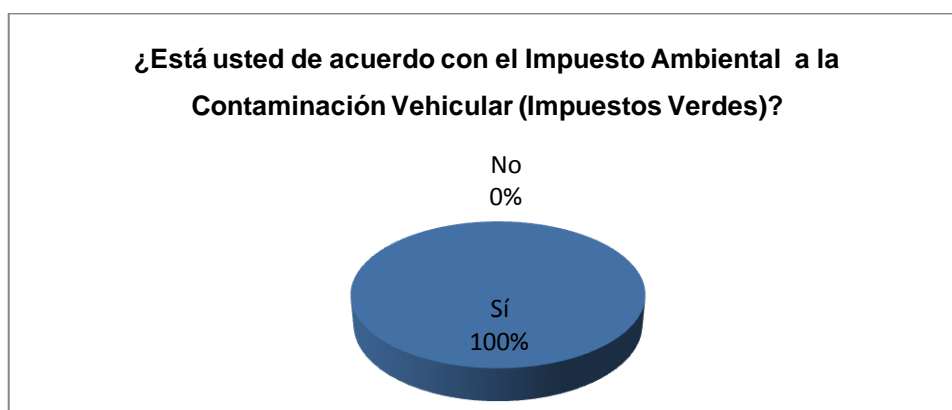
4.3 Encuesta dirigida a ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo

Pregunta N° 1.- ¿Está usted de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) establecido en la Ley de fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado?

CUADRO N° 1

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	50	100
No	0	0
Total	50	1

GRÁFICO N° 1



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 1

De los ciudadanos encuestados: su totalidad sí está de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

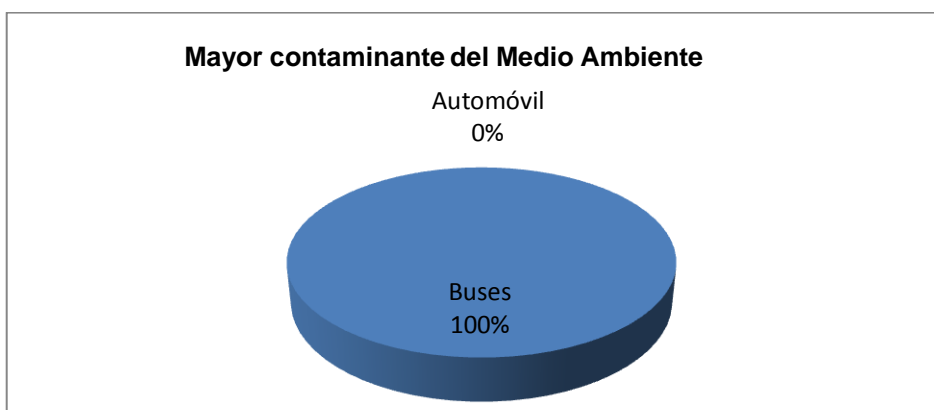
Como vemos, los resultados arrojan claramente que los ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo en su totalidad están de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Pregunta N° 2.- ¿Cuál de los siguientes vehículos cree usted que es el mayor contaminante del medio ambiente?

CUADRO N° 2

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Buses	50	100
Automóvil	0	0
Total	50	100

GRÁFICO N° 2



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 2

De los ciudadanos encuestados: su totalidad considera que los mayores contaminantes del medio ambiente son los vehículos destinados al transporte público.

Con tales resultados observamos claramente que los ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo en su totalidad consideran que los mayores contaminantes del ambiente son justamente los vehículos destinados al transporte público.

Pregunta N° 3.- ¿Está usted de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 3

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	1	2
No	49	98
Total	50	100

GRÁFICO N° 3



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 3

De las personas encuestadas: un noventa y ocho por ciento no considera justa y por ende no está de acuerdo con la exoneración a los vehículos de transporte urbano del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un dos por ciento de los encuestados sí está de acuerdo con tal exoneración.

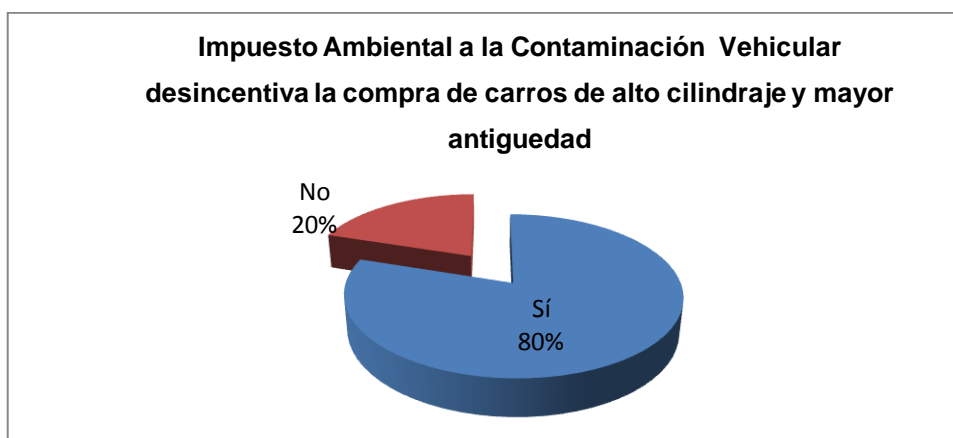
Como resultado obtenemos que los ciudadanos piensan casi en su totalidad que no es justo que los vehículos destinados al transporte público estén exonerados del pago del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad?

CUADRO N° 4

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	40	80
No	10	20
Total	50	100

GRÁFICO N° 4



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 4

De las personas encuestadas: un ochenta por ciento cree que sí contribuyó el impuesto ambiental a la contaminación vehicular para desincentivar la compra de alto cilindraje y mayor antigüedad, mientras que un veinte por ciento de los encuestados no está de acuerdo en que con tal impuesto se haya desincentivado la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad.

Como resultado obtenemos que los ciudadanos en un alto porcentaje consideran que si se ha desincentivado dichas prácticas que son nocivas para la protección del medio ambiente y un muy bajo porcentaje considera que no.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 5

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	0	0
No	50	100
Total	50	100

GRÁFICO N° 5



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 5

De los ciudadanos encuestados: el cien por ciento concuerda en que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular no está cumpliendo su objetivo al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público.

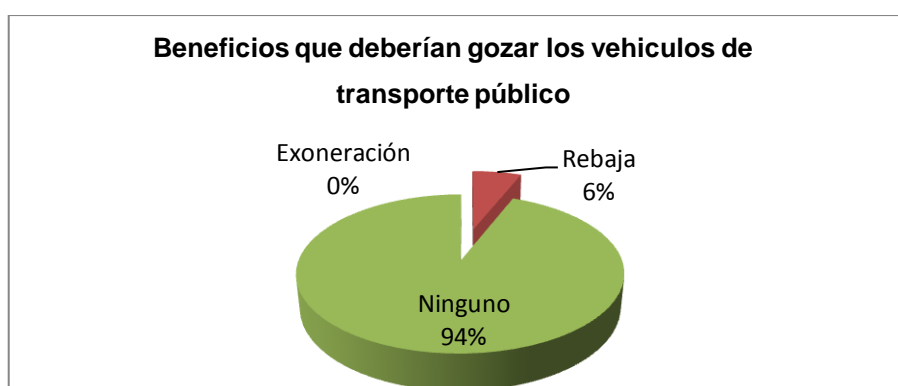
Con los resultados observamos que en su totalidad los ciudadanos consideran que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular no cumple su deber primordial que es la protección del medio ambiente al permitir la exoneración del pago de dicho impuesto a los vehículos destinados al transporte público.

Pregunta N° 6.- ¿Cuáles de los siguientes beneficios cree usted que deberían gozar los vehículos de transporte público respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 6

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Exoneración	0	0
Rebaja	3	6
Ninguno	47	94
Total	50	100

GRÁFICO N° 6



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 6

De los ciudadanos encuestados: el noventa y cuatro por ciento considera que no deberían gozar de ningún beneficio los transportes urbanos, un seis por ciento considera que deberían gozar de una rebaja en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y un cero por ciento en que deberían ser exonerados.

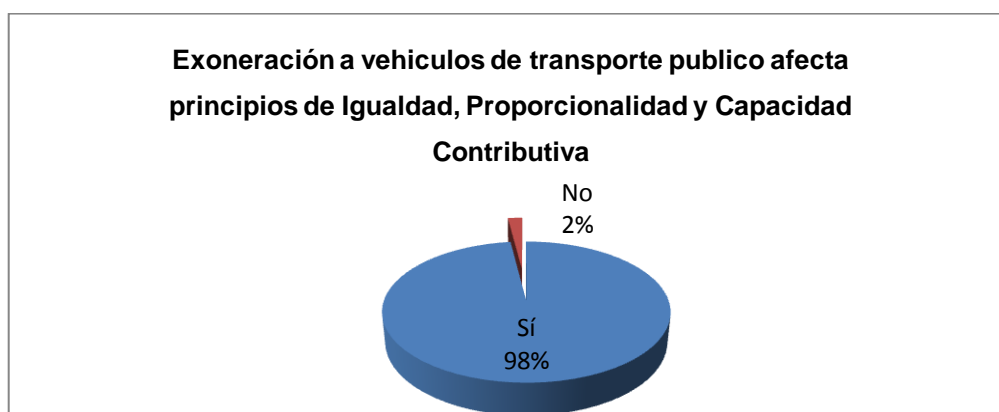
Con los resultados observamos que los ciudadanos consideran en un alto porcentaje que no merecen ningún tipo de beneficio ni exoneración en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y solo un porcentaje ínfimo, considera que deberían gozar de una rebaja en el pago de dicho impuesto.

Pregunta N° 7.- ¿Cree usted que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva?

CUADRO N° 7

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	49	98
No	1	2
Total	50	100

GRÁFICO N° 7



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 7

De los ciudadanos encuestados: el noventa y ocho por ciento cree que sí afectan a los principios de igualdad, proporcionalidad, generalidad y capacidad contributiva al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público, mientras que solo un dos por ciento considera que no se afectan a tales principios con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

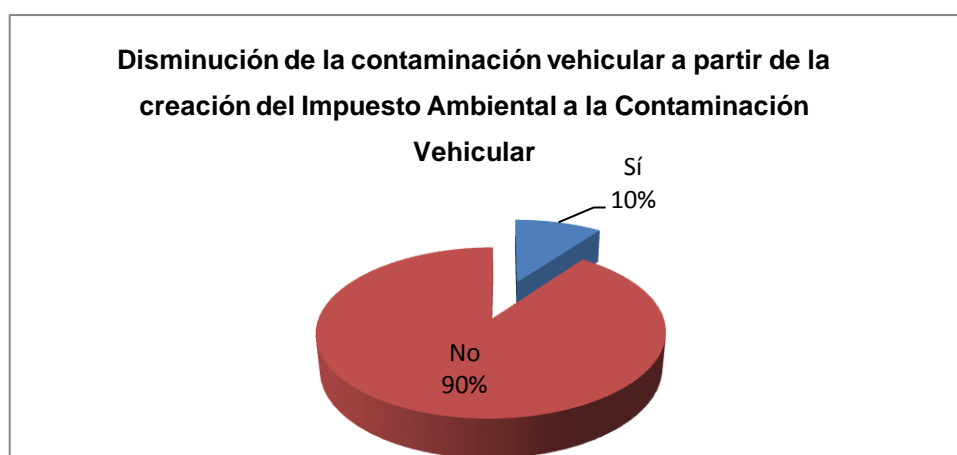
Con los resultados observamos que los ciudadanos consideran en un alto porcentaje que con la exoneración de la que gozan los vehículos destinados al transporte público si se afectan a los principios básicos tributarios establecidos en el código tributario y en constitución.

Pregunta N° 8.- ¿Cree usted que la contaminación vehicular habrá disminuido a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 8

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	5	10
No	45	90
Total	50	100

GRÁFICO N° 8



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 8

De los ciudadanos encuestados: el noventa por ciento cree que no ha disminuido la contaminación vehicular a raíz de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un cien por ciento considera que sí ha disminuido.

Con los resultados observamos que los ciudadanos consideran en un alto porcentaje que la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular no ayudó a disminuir la contaminación vehicular en la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo.

Pregunta N° 9.- ¿Estaría usted de acuerdo con una reforma a Ley de fomento ambiental para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público?

CUADRO N° 9

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	49	98
No	1	2
Total	50	100

GRÁFICO N° 9



Fuente: ciudadanos de la parroquia Portoviejo del cantón Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 9

De los ciudadanos encuestados: el noventa y ocho por ciento sí cree necesario que haya una reforma en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado para la eliminación de la exoneración a los transportes públicos, mientras que solo un dos por ciento considera que no es necesario una reforma a dicha Ley.

Con los resultados observamos que los ciudadanos si están de acuerdo con una reforma inmediata a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en un alto porcentaje, sobre todo para la eliminación de la exoneración que gozan los vehículos destinados al transporte público.

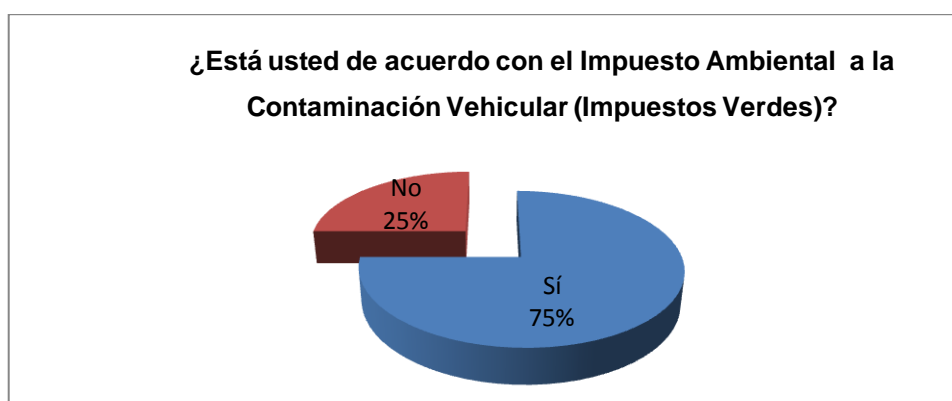
4.4 Encuesta dirigida a los abogados de la ciudad de Portoviejo

Pregunta N° 1.- ¿Está usted de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) establecido en la Ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado?

CUADRO N° 1

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	15	75
No	5	25
Total	20	100

GRÁFICO N° 1



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 1

De los abogados encuestados: el setenta y cinco por ciento sí está de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, mientras que un veinticinco por ciento no lo está.

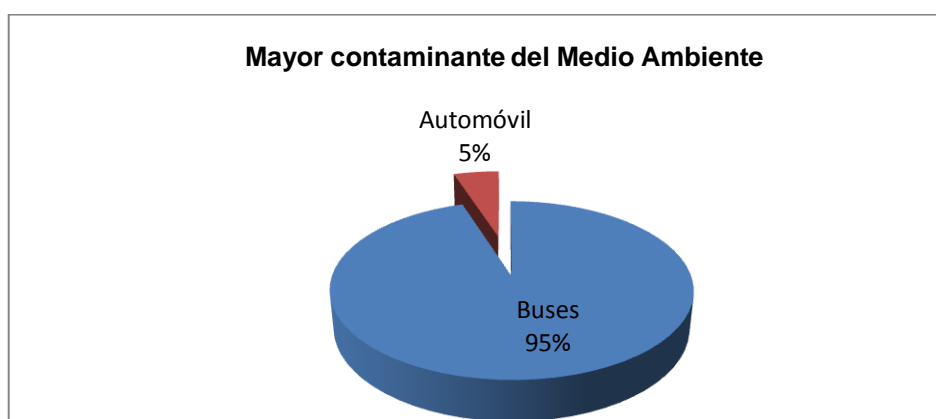
Con los resultados observamos que los abogados si están de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en un alto porcentaje.

Pregunta N° 2.- ¿Cuál de los siguientes vehículos cree usted que es el mayor contaminante del medio ambiente?

CUADRO N° 2

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Buses	19	95
Automóvil	1	5
Total	20	100

GRÁFICO N° 2



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 2

De los abogados encuestados: el noventa y cinco por ciento considera que los mayores contaminantes del medio ambiente son los vehículos destinados al transporte público, mientras que un cinco por ciento considera que son los automóviles los mayores contaminantes.

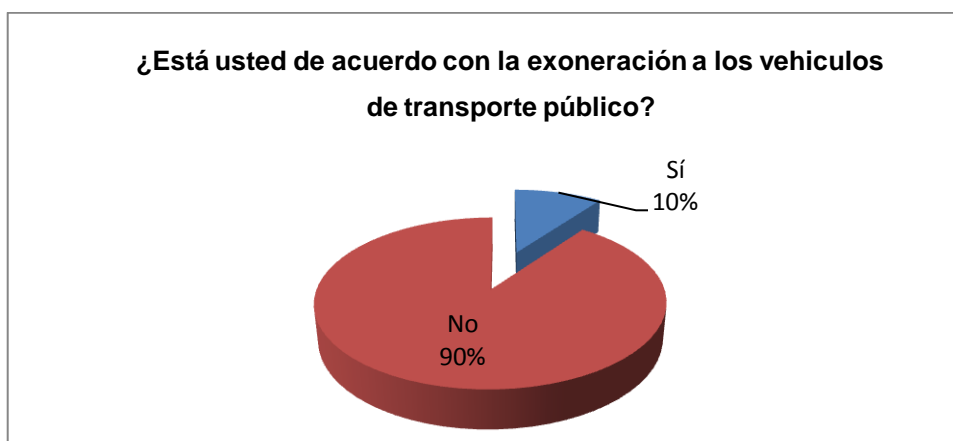
Con los resultados observamos que los abogados sí están de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en un mayor porcentaje que quienes no lo están.

Pregunta N° 3.- ¿Está usted de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 3

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	2	10
No	18	90
Total	20	100

GRÁFICO N° 3



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 3

De los abogados encuestados: el noventa por ciento no está de acuerdo en que exoneren a los mayores contaminantes del medio ambiente como son los vehículos destinados al transporte público, mientras que un diez por ciento sí está de acuerdo con tal exoneración.

Con los resultados observamos que los abogados en su gran mayoría no están de acuerdo con la exoneración en el pago del Impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado a los vehículos destinados al transporte público.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad?

CUADRO N° 4

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	20	100
No	0	0
Total	20	100

GRÁFICO N° 4



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 4

De los abogados encuestados: el cien por ciento está de acuerdo en que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado si desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad.

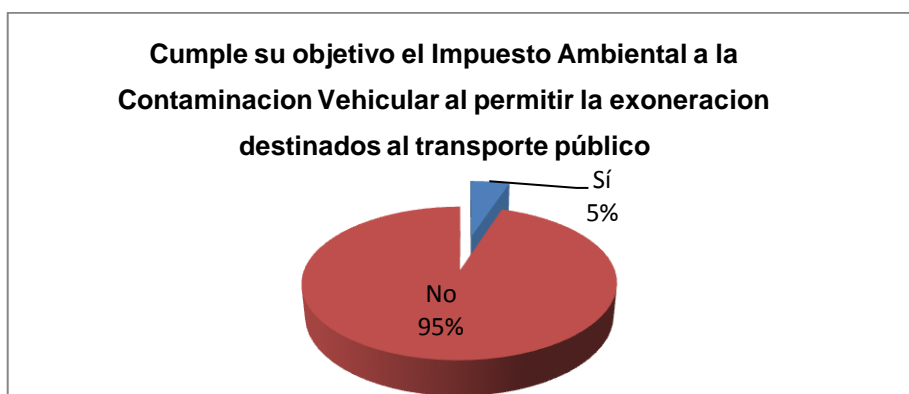
Con los resultados observamos que los abogados en su totalidad están de acuerdo en que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado si ha desincentivado dichas prácticas que son nocivas para la preservación del medio ambiente.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 5

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	1	5
No	19	95
Total	20	100

GRÁFICO N° 5



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 5

De los abogados encuestados: el noventa y cinco por ciento no considera que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular cumpla su objetivo al exonerar a los vehículos destinados al transporte público, mientras que solo un cinco por ciento considera que sí cumple su objetivo.

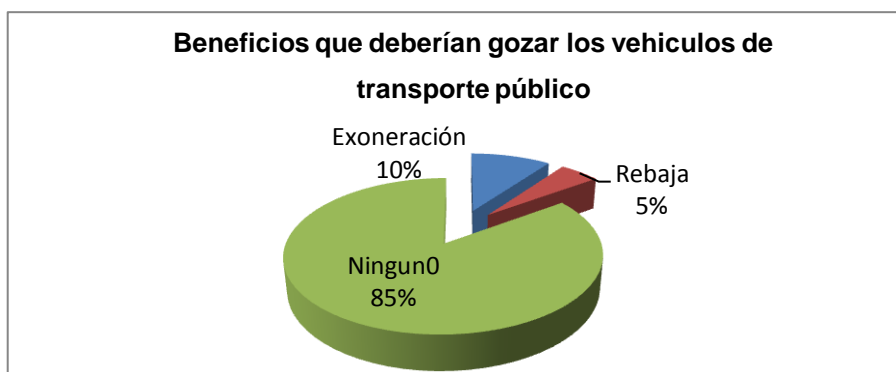
Con los resultados observamos que los abogados casi en su totalidad no están de acuerdo en que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado este cumpliendo su objetivo que es proteger al medio ambiente, permitiendo la injusta exoneración a los buses de transporte urbano.

Pregunta N° 6.- ¿Cuáles de los siguientes beneficios cree usted que deberían gozar los vehículos de transporte público respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 6

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Exoneración	2	10
Rebaja	1	5
Ninguno	17	85
Total	20	100

GRÁFICO N° 6



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 6

De los abogados encuestados: el ochenta y cinco por ciento considera que los vehículos destinados al transporte público no deberían gozar de ningún beneficio respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, un cinco por ciento de abogados considera que deberían gozar de una rebaja en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y un diez por ciento considera que esta bien el beneficio de la exoneración que gozan actualmente los buses de transporte urbano.

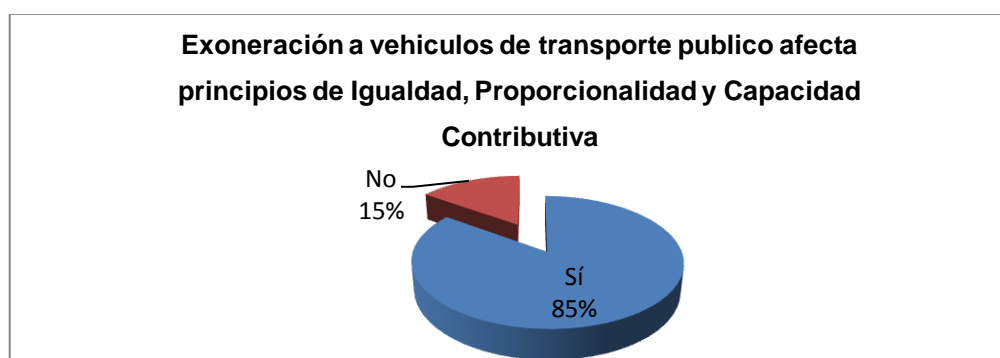
Con los resultados observamos que los abogados en su mayoría no están de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, afirmando una vez más que tal exoneración contradice el objetivo de dicho impuesto.

Pregunta N° 7.- ¿Cree usted que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva?

CUADRO N° 7

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	17	85
No	3	15
Total	20	100

GRÁFICO N° 7



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 7

De los abogados encuestados: el ochenta y cinco por ciento cree que la exoneración a los buses de transporte público sí afectan a los principios básicos tributarios de la igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva, mientras que un quince por ciento de abogados considera que no están afectando a tales principios al exonerar del pago de dicho impuestos a los buses de transporte público.

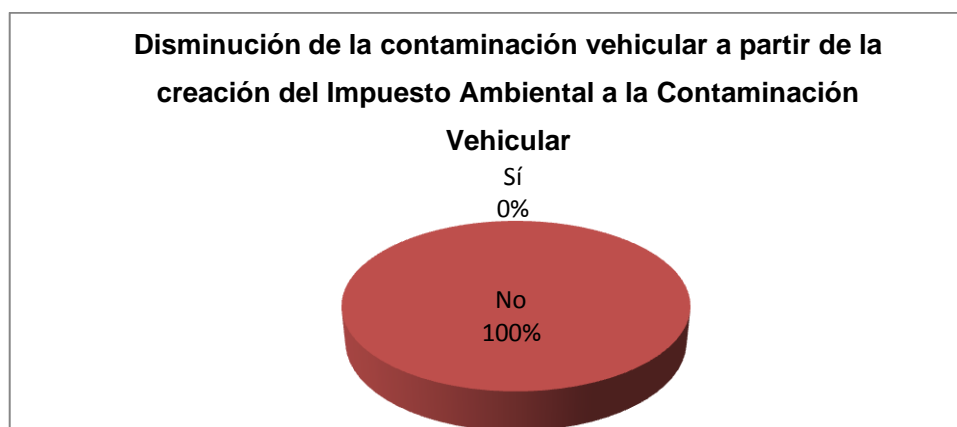
Con los resultados observamos que los abogados en su mayoría consideran que se está afectando a principios básicos establecidos en la constitución y en el código tributario al exonerar del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público.

Pregunta N° 8.- ¿Cree usted que la contaminación vehicular habrá disminuido a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 8

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	0	0
No	20	100
Total	20	100

GRÁFICO N° 8



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 8

De los abogados de la ciudad de Portoviejo encuestados: el cien por ciento cree que no ha disminuido la contaminación vehicular a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Con los resultados arrojados analizamos que los abogados en su totalidad consideran que no ha disminuido la contaminación vehicular con la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, corroborando así que tal impuesto no está cumpliendo a cabalidad su deber que es sancionar a quien más contamina y no exonerarlo.

Pregunta N° 9.- ¿Estaría usted de acuerdo con una reforma a Ley de fomento ambiental para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público?

CUADRO N° 9

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	18	90
No	2	10
Total	20	100

GRÁFICO N° 9



Fuente: abogados de la ciudad de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 9

De los abogados de la ciudad de Portoviejo encuestados: el noventa por ciento sí cree necesaria una reforma para eliminar la injusta exoneración de la cual gozan los vehículos destinados al transporte público, mientras que un diez por ciento no considera indispensable una reforma a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Con los resultados analizados tenemos que los abogados en un mayor porcentaje consideran necesaria una reforma a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en la parte pertinente a la exoneración del pago del impuesto a los buses de transporte público, ya que como hemos corroborado tal exoneración no permite cumplir con objetivo de conservar el medio ambiente.

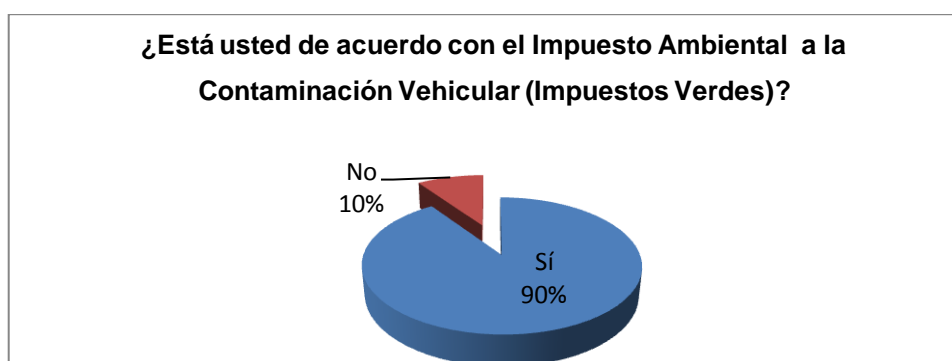
4.5 Encuesta dirigida a los señores propietarios de buses de transporte urbano de Portoviejo

Pregunta N° 1.- ¿Está usted de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) establecido en la Ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado?

CUADRO N° 1

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	38	90
No	4	10
Total	42	100

GRÁFICO N° 1



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 1

De los señores propietarios de buses de transporte público encuestados: un noventa por ciento dijo estar de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un diez por ciento de los señores propietarios dijo no estar de acuerdo con dicho impuesto.

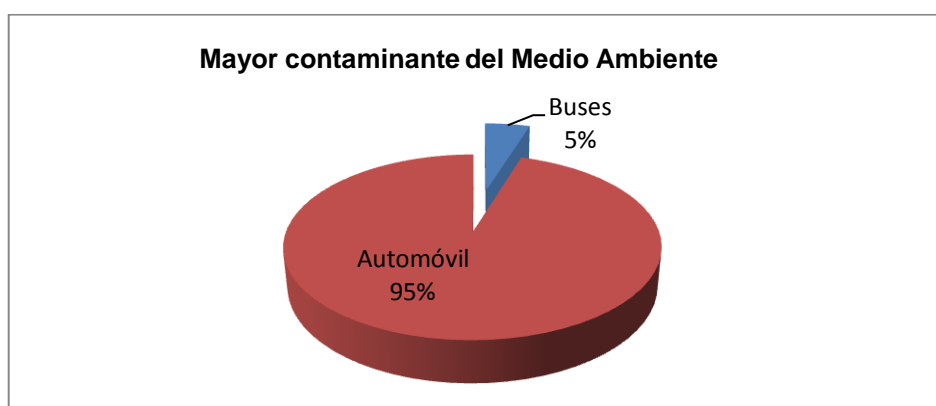
Con tales resultados obtenemos que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado si goza de aceptación dentro del gremio de los señores propietarios en un alto porcentaje.

Pregunta N° 2.- ¿Cuál de los siguientes vehículos cree usted que es el mayor contaminante del medio ambiente?

CUADRO N° 2

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Buses	2	5
Automóvil	40	95
Total	42	100

GRÁFICO N° 2



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 2

De los propietarios de los buses encuestados: un noventa y cinco por ciento dijo estar de acuerdo con que son los automóviles los mayores contaminantes del medio ambiente, mientras que un cinco por ciento de los encuestados considera que son los vehículos destinados al transporte público los mayores contaminantes del medio ambiente.

Con tales resultado observamos con un alto porcentaje, que a criterio de los propietarios de vehículos exonerados los mayores contaminantes son los automóviles, sin embargo en un porcentaje menor están los buses considerados los mayores contaminantes ya que a diario circulan por las calles de la ciudad de Portoviejo, emanando CO₂ y otros componentes nocivos, para el ambiente y para los habitantes de dicha ciudad.

Pregunta N° 3.- ¿Está usted de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 3

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	41	98
No	1	2
Total	42	100

GRÁFICO N° 3



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 3

De los propietarios de los buses encuestados: un noventa y ocho por ciento dijo estar de acuerdo la exoneración establecida para sus vehículos en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, mientras que un dos por ciento de los encuestados no está de acuerdo con tal exoneración.

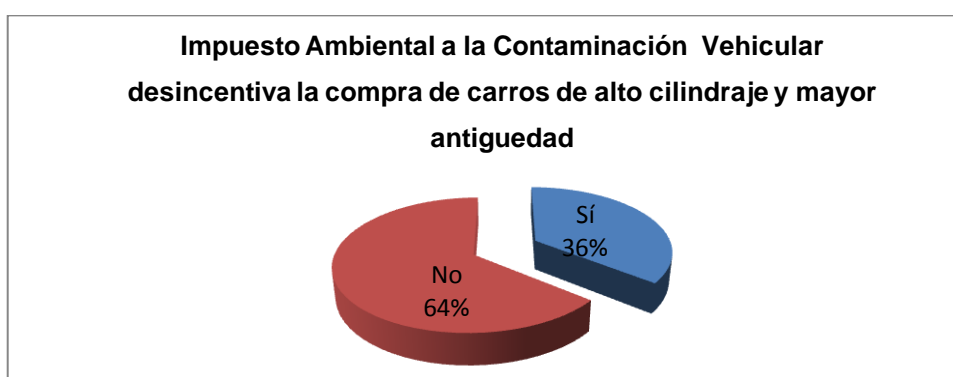
Con tales resultado observamos con un alto porcentaje, que a criterio de los propietarios de vehículos exonerados lógicamente estarán totalmente de acuerdo con el beneficio de la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, por otro lado observamos también en un porcentaje menor que ciertos encuestados no están de acuerdo con tal exoneración.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad?

CUADRO N° 4

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	15	36
No	27	64
Total	42	100

GRÁFICO N° 4



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 4

De los propietarios de los buses encuestados: un sesenta y cuatro por ciento dijo no estar de acuerdo en que con tal impuesto se haya desincentivado la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad, mientras que un treinta y seis por ciento de los encuestados cree que sí contribuyó el impuesto ambiental a la contaminación vehicular para desincentivar la compra de alto cilindraje y mayor antigüedad.

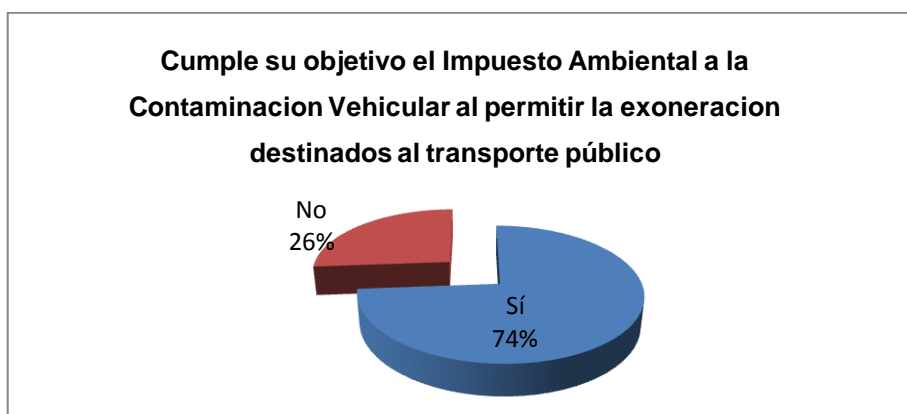
Como resultado obtenemos que los propietarios de buses, entendidos en la materia, en un alto porcentaje consideran que no se ha desincentivado la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, los cuales son nocivas para la protección del medio ambiente y un porcentaje menor considera que si se ha desincentivado tales prácticas.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 5

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	31	74
No	11	26
Total	42	100

GRÁFICO N° 5



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 5

De las personas encuestadas: un setenta y cuatro por ciento sí considera que este cumpliendo con su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un veintiséis por ciento de los encuestados no cree que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular este cumple su objetivo.

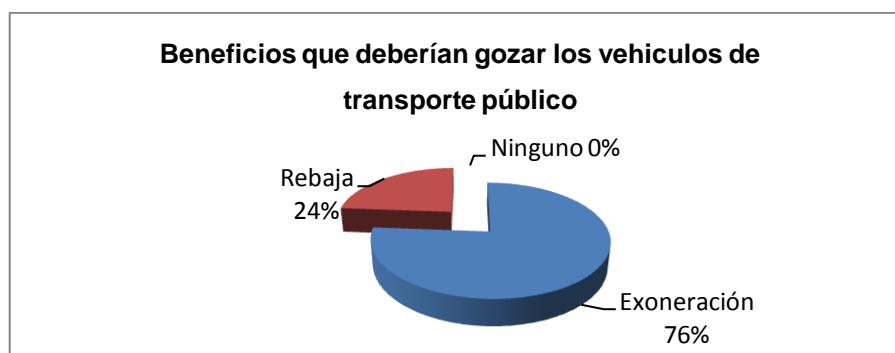
Como resultado obtenemos que los encuestados en su mayoría piensan que dicho impuesto si está cumpliendo con su objetivo al permitir la exoneración del pago a los vehículos de transporte público, y por otro lado un porcentaje menor considera que no se está cumpliendo con el objetivo primordial que es el de proteger el medio ambiente.

Pregunta N° 6.- ¿Cuáles de los siguientes beneficios cree usted que deberían gozar los vehículos de transporte público respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 6

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Exoneración	32	76
Rebaja	10	24
Ninguno	0	0
Total	42	100

GRÁFICO N° 6



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 6

De los propietarios de buses encuestados: el setenta y seis por ciento considera y está de acuerdo en que los vehículos destinados al transporte público si deben gozar de exoneración, un veinticuatro por ciento considera que deberían gozar de una rebaja en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y un cero por ciento q no deberían gozar de ningún tipo de exoneración.

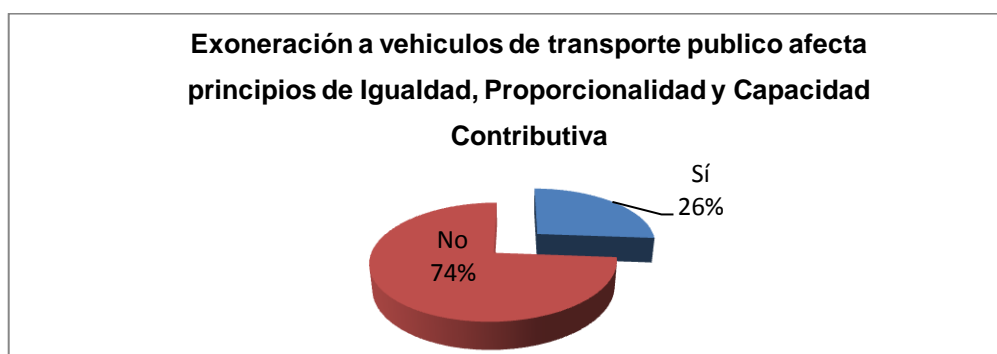
Con los resultados observamos que los beneficios se reparten entre exoneración y rebaja para los vehículos destinados al transporte público mayoritariamente estando así de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado. Por otro lado tomemos en cuenta que por el mismo hecho de ser los afectados directos con la eliminación de la exoneración, nunca desearán o estarán a favor de tal eliminación.

Pregunta N° 7.- ¿Cree usted que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva?

CUADRO N° 7

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	11	26
No	31	74
Total	42	100

GRÁFICO N° 7



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 7

De los encuestados: el setenta y cuatro por ciento considera que no se afecta a tales principios con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un veintiséis por ciento cree que sí afectan a los principios de igualdad, proporcionalidad, generalidad y capacidad contributiva al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público.

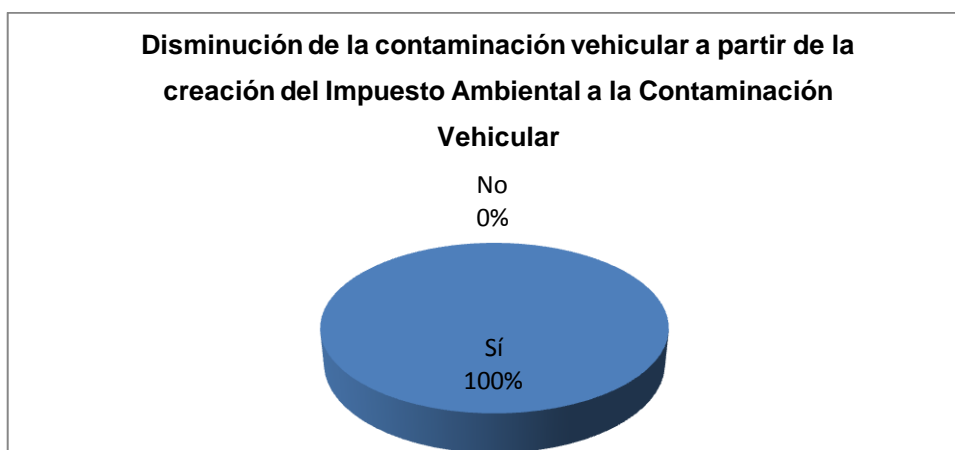
Con los resultados observamos que los encuestados consideran en un alto porcentaje que con la exoneración de la que gozan los vehículos destinados al transporte público no se afectan a los principios básicos tributarios establecidos en el código tributario y en constitución, y un menor porcentaje si esta consiente que tal exoneración afecta a los principios antes establecidos.

Pregunta N° 8.- ¿Cree usted que la contaminación vehicular habrá disminuido a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 8

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	42	100
No	0	0
Total	42	100

GRÁFICO N° 8



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 8

De los encuestados: el cien por ciento cree que ha disminuido la contaminación vehicular a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Con los resultados arrojados analizamos que los encuestados en su totalidad consideran que ha disminuido la contaminación vehicular con la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Pregunta N° 9.- ¿Estaría usted de acuerdo con una reforma a Ley de fomento ambiental para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público?

CUADRO N° 9

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Sí	12	29
No	30	71
Total	42	100

GRÁFICO N° 9



Fuente: propietarios de buses urbanos de Portoviejo
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráfico N° 9

De los encuestados: el setenta y uno por ciento no cree necesario que deba haber una reforma en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado para la eliminación de la exoneración a los transportes públicos, mientras que un veintinueve por ciento considera que sí es necesario una reforma a dicha Ley.

Con los resultados observamos que los señores propietarios de los buses de transporte público no están de acuerdo con una reforma inmediata a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en un alto porcentaje, sin embargo un porcentaje un poco menor asegura que es necesaria una reforma sobre todo en cuantos a la eliminación de la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

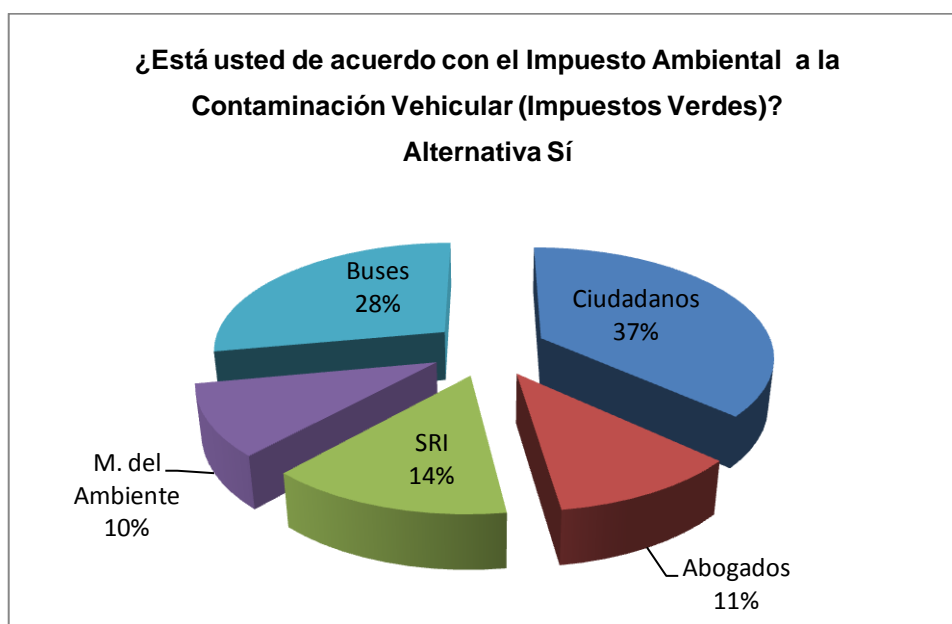
4.6. Total de las encuestas

Pregunta N° 1.- ¿Está usted de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (impuesto verde) establecido en la Ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado?

CUADRO N° 1

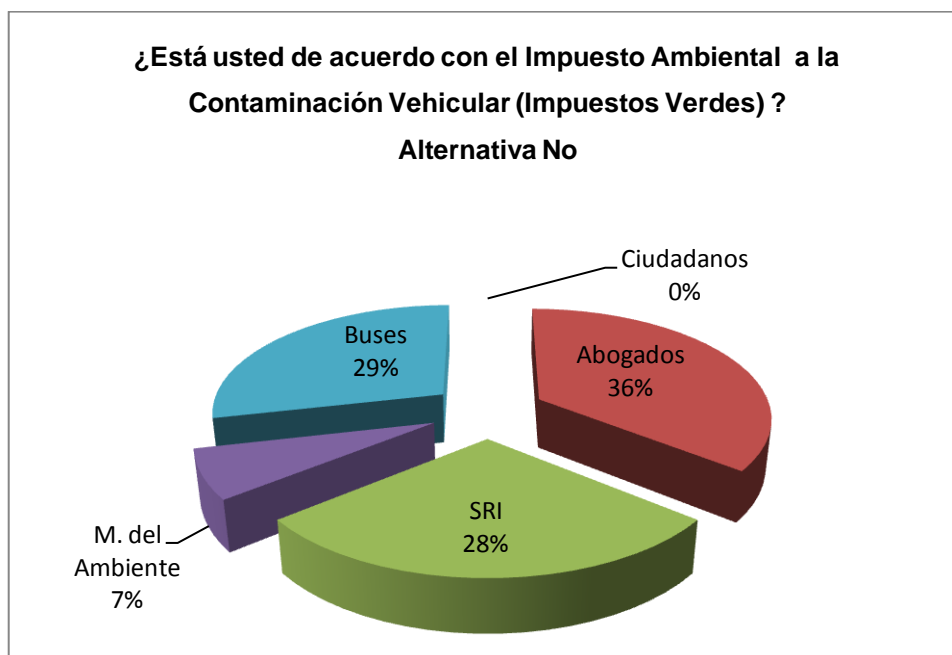
Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	50	37	0	0
Abogados	15	11	5	36
SRI	19	14	4	29
M. del Ambiente	14	10	1	7
Subtotal	98	72	10	71
Buses	38	28	4	29
Total	136	100	14	100

GRÁFICO N° 1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 1.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: cincuenta personas de la categoría ciudadanos dijeron que sí, quince personas de la categoría de abogados dijeron que sí y cinco que no, diecinueve personas de la categoría sri dijeron que sí y cuatro que no, catorce personas de la categoría ministerio dijeron que sí y una que no, mientras que treinta y ocho personas de la categoría de buses dijeron que sí y cuatro que no. Observamos que un noventa y uno por ciento están de acuerdo con el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un nueve por ciento no está de acuerdo con dicho impuesto.

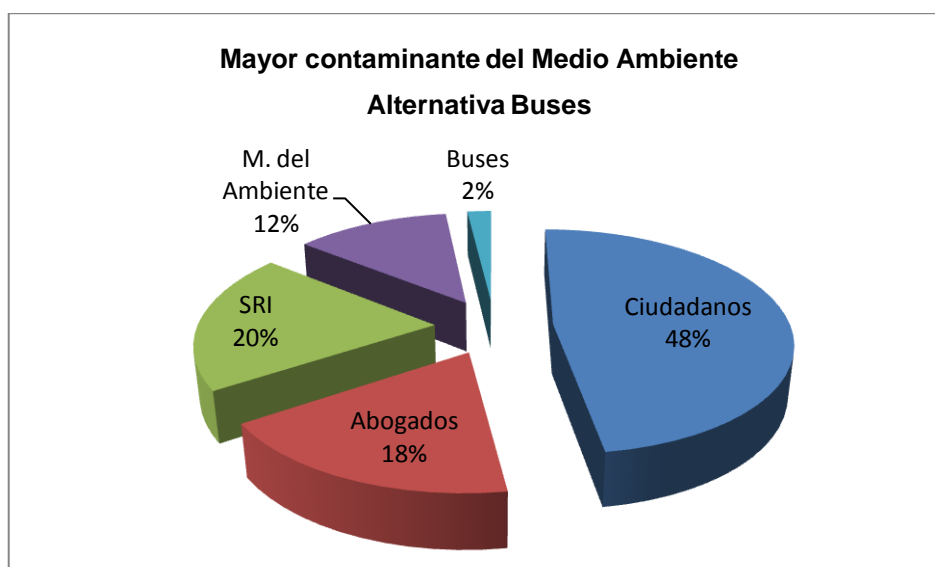
Con tales resultados analizamos que el Impuesto ambiental a la contaminación vehicular goza de mucha aceptación en la ciudad de Portoviejo, sin embargo un pequeño porcentaje no está de acuerdo con tal impuesto.

Pregunta N° 2.- ¿Cuál de los siguientes vehículos cree usted que es el mayor contaminante del medio ambiente?

CUADRO N° 2

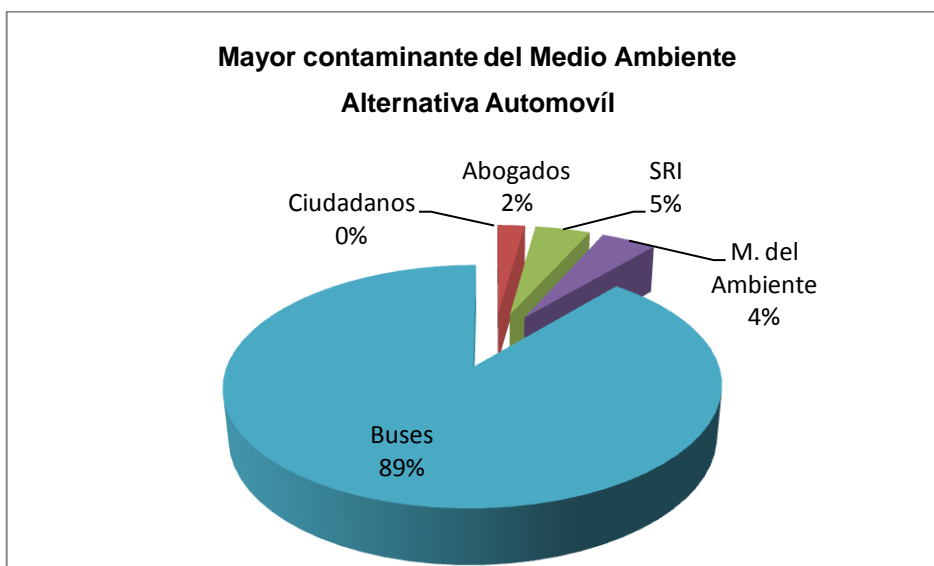
Encuestados	Alternativas			
	Buses		Automóvil	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	50	48	0	0
Abogados	19	18	1	2
SRI	21	20	2	4
M. del Ambiente	13	12	2	4
Subtotal	103	98	5	11
Buses	2	2	40	89
Total	105	100	45	100

GRÁFICO N° 2.



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 2.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses

Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: cincuenta personas de la categoría ciudadanos dijeron que los buses, diecinueve personas de la categoría de abogados dijeron que buses y una que automóvil, veintiún personas de la categoría sri dijeron que buses y dos que automóvil, trece personas de la categoría ministerio dijeron que buses y dos que automóvil, mientras que dos personas de la categoría de buses dijeron que buses y cuarenta que automóvil. Observamos que un setenta por ciento opina que los mayores contaminantes son los buses, mientras que un treinta por ciento considera que los mayores contaminantes del ambiente son los automóviles.

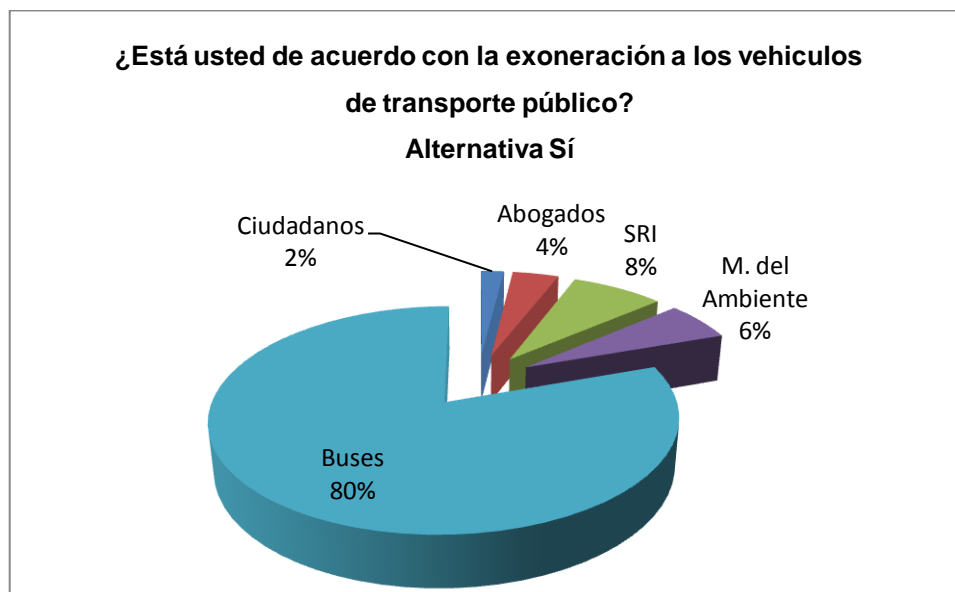
Con tales resultados analizamos que la gran mayoría de las personas encuestadas asegura que indiscutiblemente los mayores contaminantes del medio ambiente son los vehículos destinados al transporte público, afirmando una vez más la contradictoria exoneración de la que gozan los transportes públicos, pues no se cumple el principio del que contamina paga.

Pregunta N° 3.- ¿Está usted de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 3

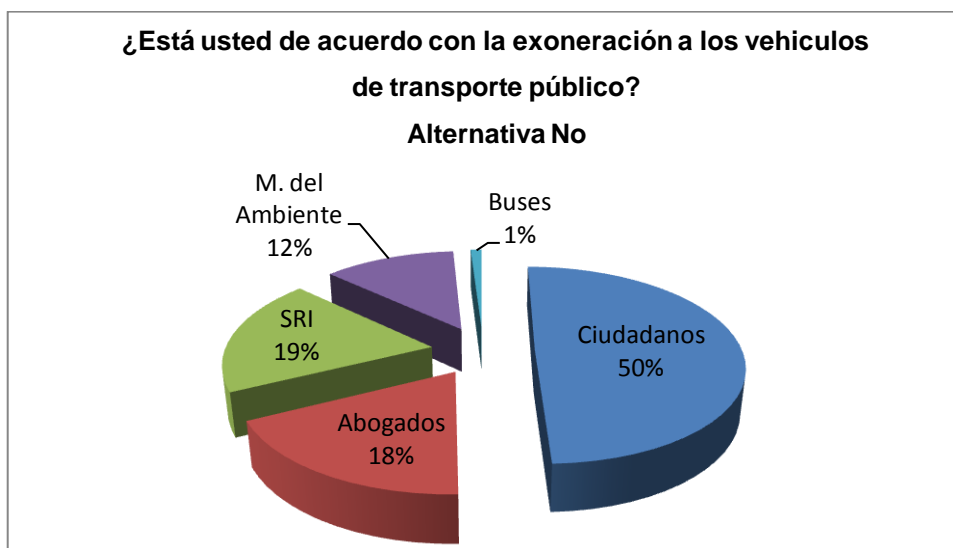
Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	1	2	49	49
Abogados	2	4	18	18
SRI	4	8	19	19
M. del Ambiente	3	6	12	12
Subtotal	10	20	98	99
Buses	41	80	1	1
Total	51	100	99	100

GRÁFICO N° 3.



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 3.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: una persona de la categoría ciudadanos dijo que sí y cuarenta y nueve que no, dos personas de la categoría de abogados dijeron que sí y dieciocho que no, cuatro personas de la categoría sri dijeron que sí y diecinueve que no, tres personas de la categoría ministerio dijeron que sí y doce que no, mientras que cuarenta y un personas de la categoría de buses dijeron que sí y una que no. Observamos que un sesenta y seis por ciento no está de acuerdo con la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular al transporte público, mientras que un treinta y cuatro por ciento si está de acuerdo con tal exoneración.

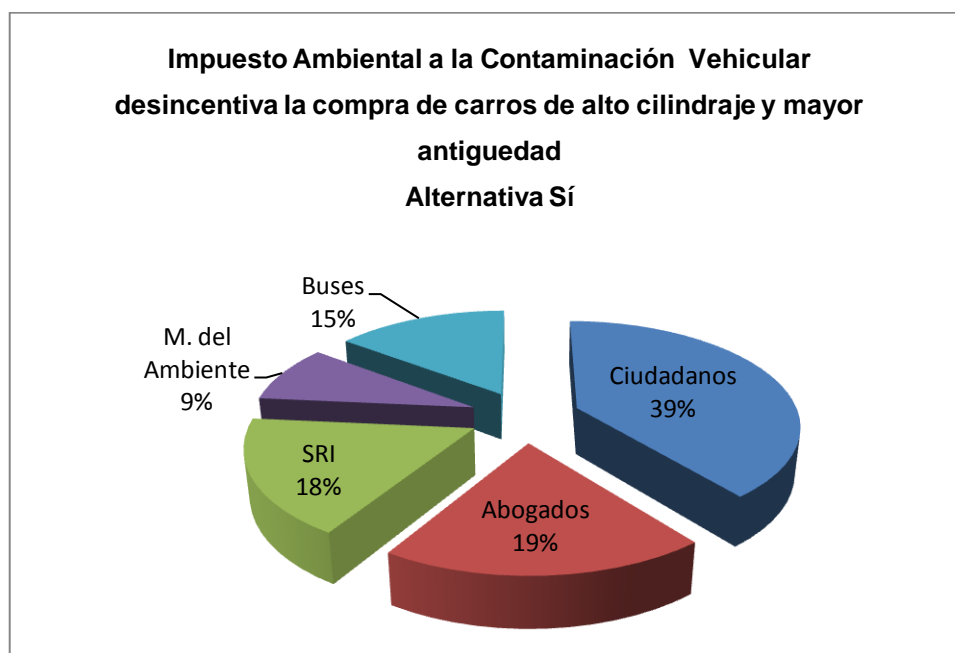
Con tales resultados constatamos que la gran mayoría de las personas encuestadas no está de acuerdo con la exoneración que gozan los vehículos destinados al transporte público, puesto que no se está cumpliendo con el objetivo primordial que es la preservación del medio ambiente.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad?

CUADRO N° 4

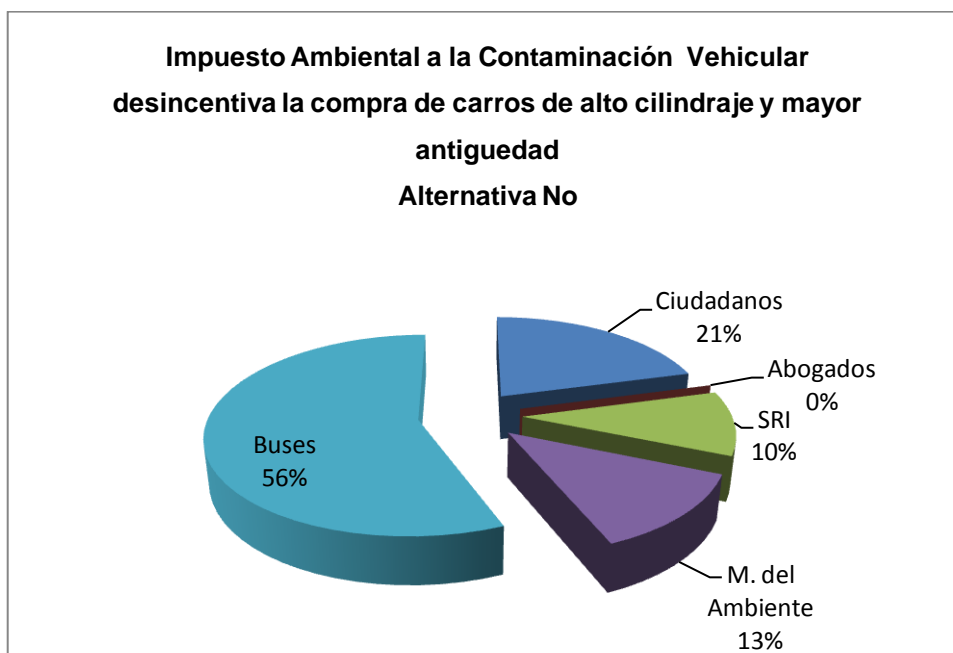
Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	40	39	10	21
Abogados	20	20	0	0
SRI	18	18	5	10
M. del Ambiente	9	9	6	13
Subtotal	87	85	21	44
Buses	15	15	27	56
Total	102	100	48	100

GRÁFICO N° 4.



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICOS N° 4.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: cuarenta personas de la categoría ciudadanos dijeron que sí y diez que no, veinte personas de la categoría de abogados dijeron que sí, dieciocho personas de la categoría sri dijeron que sí y cinco que no, nueve personas de la categoría ministerio dijeron que sí y seis que no, mientras que quince personas de la categoría de buses dijeron que sí y cincuenta y seis que no. Observamos que un sesenta y ocho por ciento si considera que se han eliminado estas malas prácticas para la conservación del medio ambiente, mientras que un treinta y dos por ciento no considera que el impuesto este desincentivando tales prácticas.

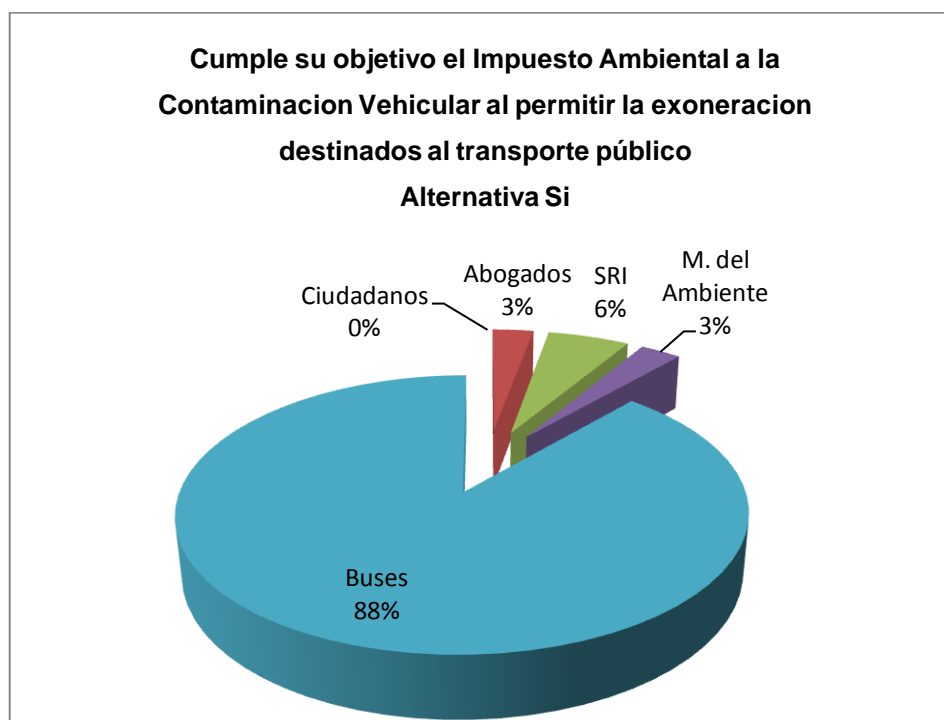
Con tales resultados obtenemos que un alto porcentaje de personas encuestadas si cree que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular si desincentiva la compra de carros de alto cilindraje y mayor antigüedad, por otro lado un menor porcentaje considera que tal impuesto no desincentiva nada.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría cumpliendo su objetivo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular al permitir la exoneración a los vehículos destinados al transporte público?

CUADRO N° 5

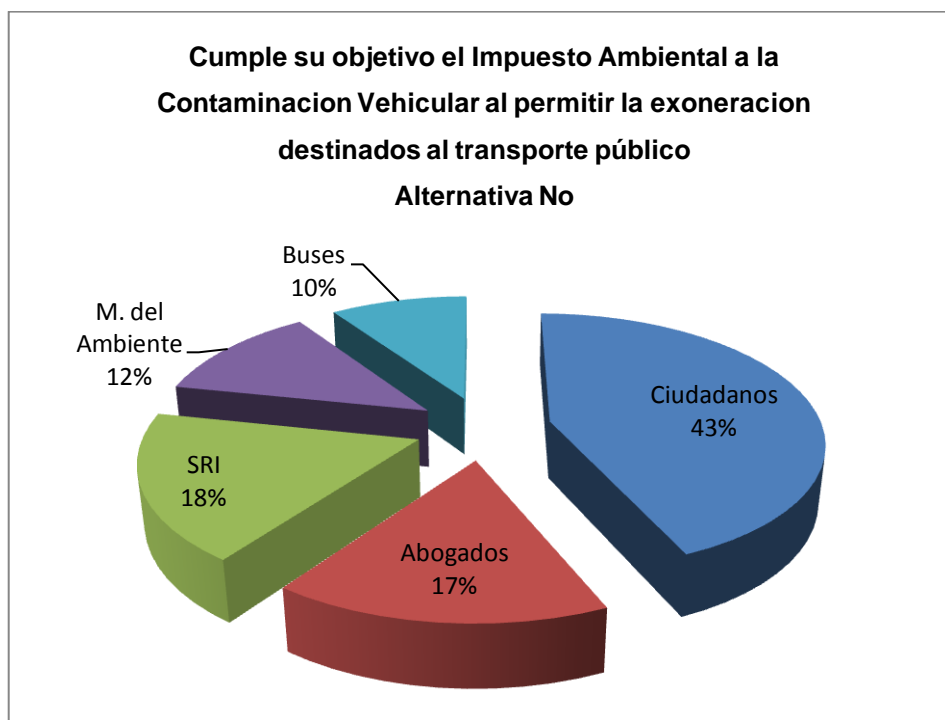
Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	0	0	50	43
Abogados	1	3	19	17
SRI	2	6	21	18
M. del Ambiente	1	3	14	12
Subtotal	4	11	104	90
Buses	31	89	11	10
Total	35	100	115	100

GRÁFICO N° 5.



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICOS N° 5.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: cincuenta personas de la categoría ciudadanos dijeron que no, una persona de la categoría de abogados dijeron que sí y diecinueve que no, dos personas de la categoría sri dijeron que sí y veintiuno que no, una persona de la categoría ministerio dijeron que sí y catorce que no, mientras que treinta y un personas de la categoría de buses dijeron que sí y once que no. Observamos que un setenta y siete por ciento no considera que se esté cumpliendo con el objetivo primordial que es la conservación del medio ambiente, al permitir la exoneración de buses públicos, mientras que un veintitrés por ciento si considera que el impuesto este cumpliendo su objetivo.

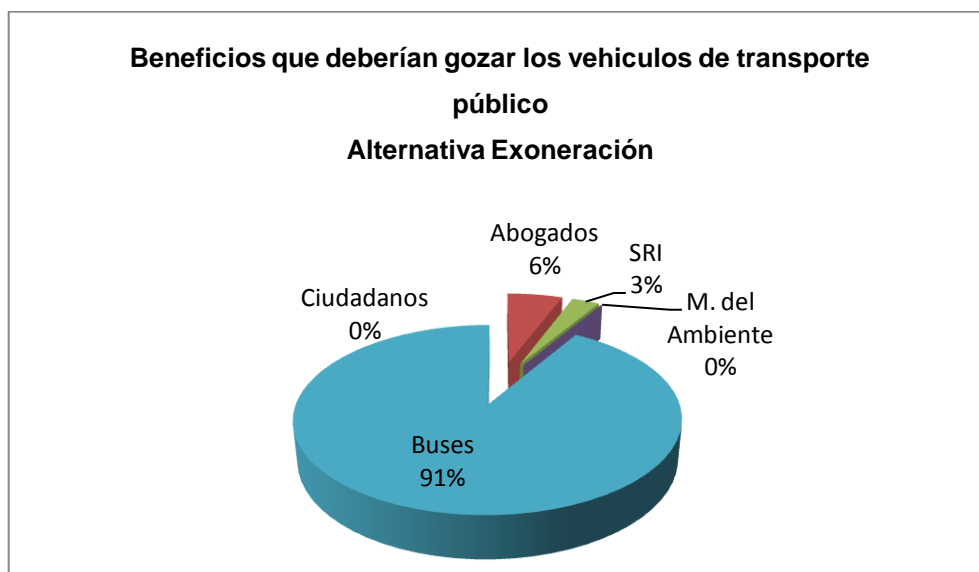
Con tales resultados obtenemos que un elevado porcentaje de personas encuestadas no considera que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular este cumpliendo a cabalidad su propósito, por otro lado un menor porcentaje considera que si se cumple con tal objetivo al permitir la exoneración de los vehículos públicos.

Pregunta N° 6.- ¿Cuáles de los siguientes beneficios cree usted que deberían gozar los vehículos de transporte público respecto al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 6

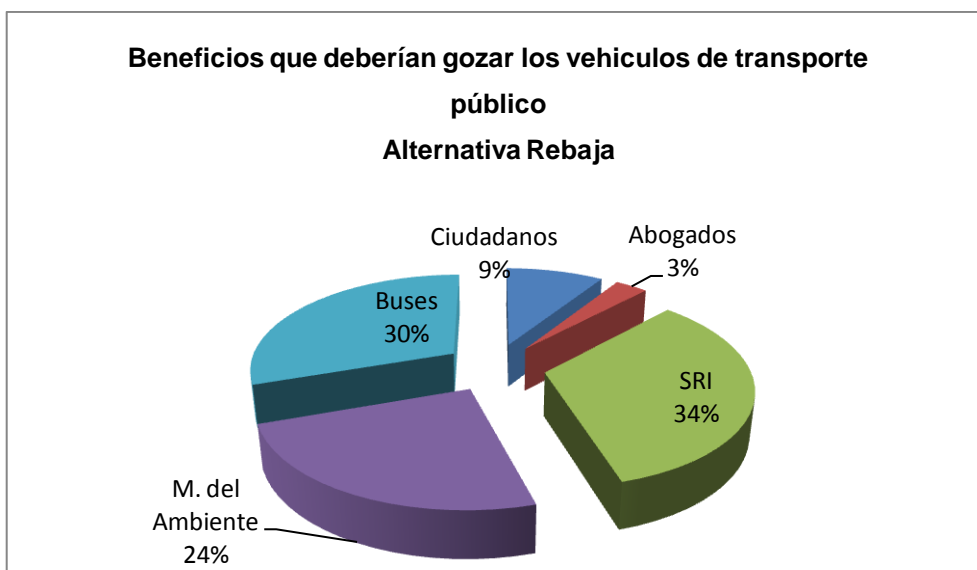
Encuestados	Alternativas					
	Exoneración		Rebaja		Ninguno	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	0	0	3	9	47	57
Abogados	2	6	1	3	17	21
SRI	1	3	11	33	11	13
M. del Ambiente	0	0	8	24	7	9
Subtotal	3	9	23	70	82	100
Buses	32	91	10	30	0	0
Total	35	100	33	100	82	100

GRÁFICO N° 6.



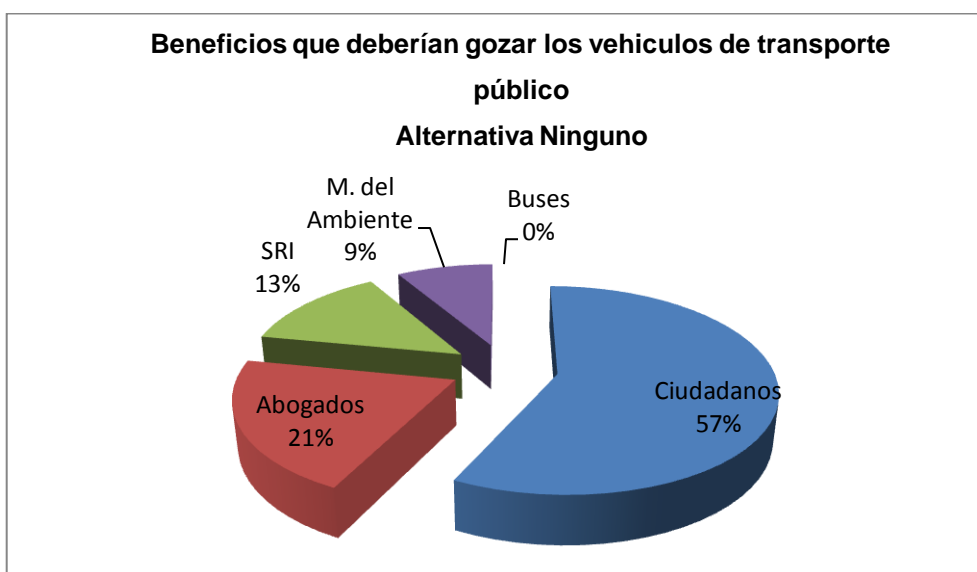
Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 6.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 6.2



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: tres personas de la categoría ciudadanos dijeron reducción y cuarenta y siete que ninguno, dos personas de la categoría de abogados dijeron que exoneración, una persona reducción y diecisiete que

ninguno, una persona de la categoría sri dijeron que exoneración, once personas que reducción y once que ninguno, ocho personas de la categoría ministerio dijeron que reducción y siete que ninguno, mientras que treinta y dos personas de la categoría de buses dijeron que exoneración y diez que ninguno. Observamos que un veintitrés por ciento de todos los encuestados considera correcto que los vehículos de transporte público gocen de exoneración en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, un veintidós por ciento considera que deberían gozar de una rebaja en el pago de dicho impuesto, mientras que un mayoritario cincuenta y cinco por ciento considera que no deberían gozar de ningún beneficio tributario.

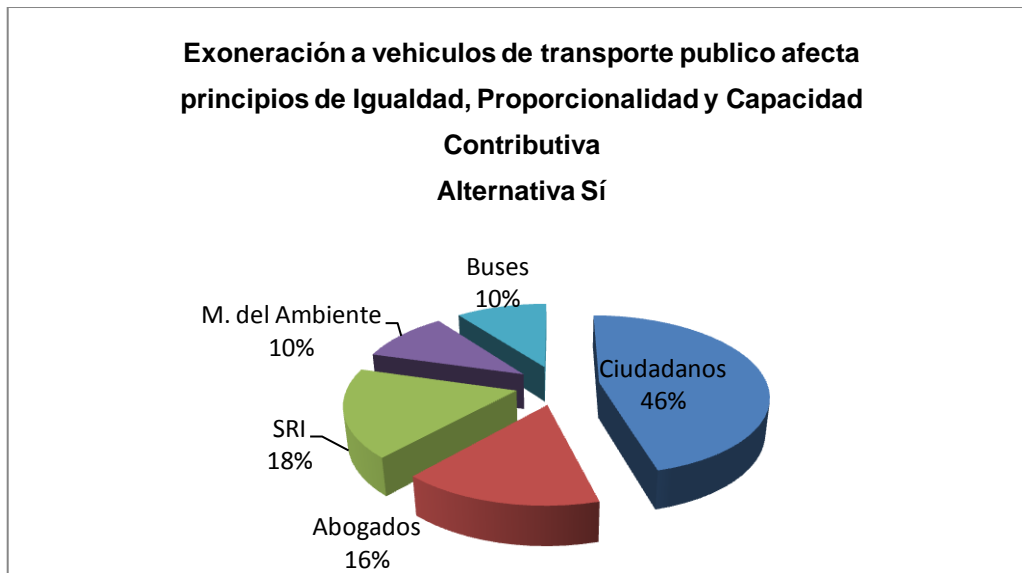
Con tales resultados obtenemos que un mayoritario porcentaje de personas encuestadas no considera que los vehículos de transporte público deban gozar de beneficio alguno, por otro lado en menor porcentaje igualitario consideran que deberían gozar de exoneración o rebaja en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Pregunta N° 7.- ¿Cree usted que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a los vehículos destinados al transporte público afecta a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva?

CUADRO N° 7

Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	49	46	1	2
Abogados	17	16	3	7
SRI	19	18	4	9
M. del Ambiente	11	10	4	9
Subtotal	96	90	12	28
Buses	11	10	31	72
Total	107	100	43	100

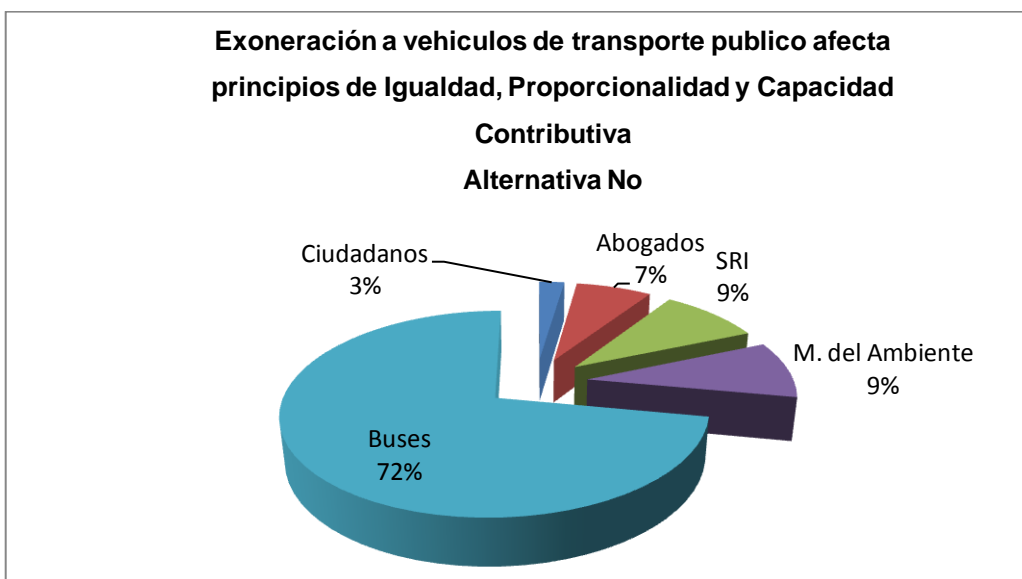
GRÁFICO N° 7



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses

Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 7.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses

Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro N° 7 y gráficos

De los grupos encuestados: cuarenta y nueve personas de la categoría ciudadanos dijeron que sí y una que no, diecisiete personas de la categoría de abogados dijeron que sí y tres que no, diecinueve personas de la categoría sri dijeron que sí y cuatro que no, once personas de la categoría ministerio dijeron que sí y cuatro que no, mientras que once personas de la categoría de buses dijeron que sí y treinta y uno que no. Observamos que un setenta y uno por ciento sí cree que la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular este afectando a los principios consagrados en la Constitución, mientras que un veintinueve por ciento considera que no se afecta a ningún principio al permitir tal exoneración.

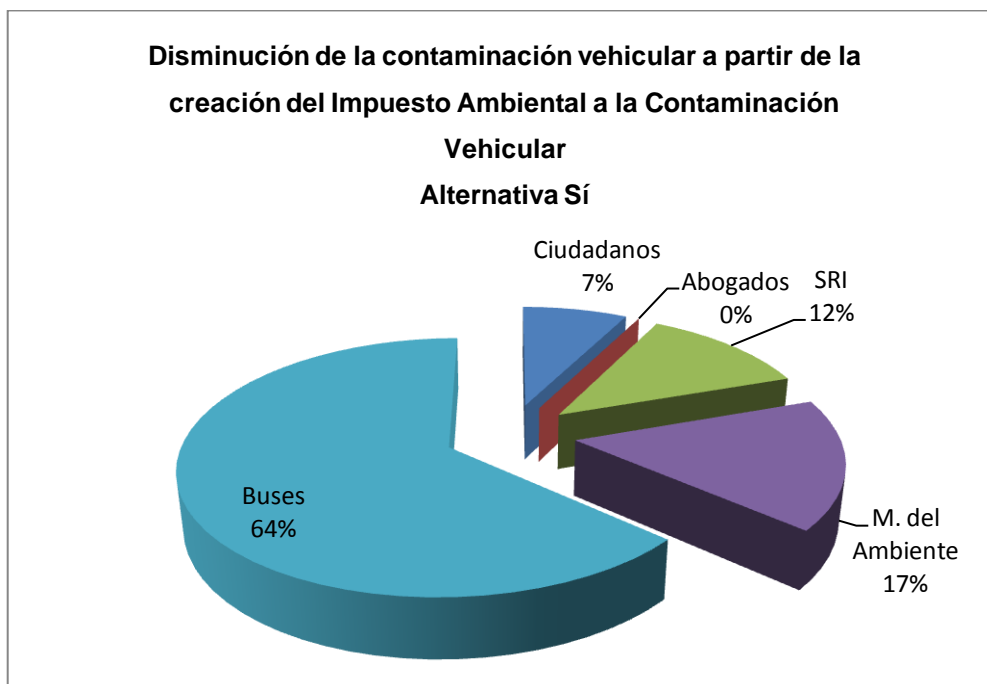
Con resultados arrojados obtenemos que un mayoritario porcentaje de personas encuestadas si cree que la exoneración de la que gozan actualmente los vehículos de transporte público, afectan a los principios de igualdad, generalidad, proporcionalidad y capacidad contributiva, por otro lado en menor porcentaje consideran que tal beneficio no afecta en nada a los principios.

Pregunta N° 8.- ¿Cree usted que la contaminación vehicular habrá disminuido a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular?

CUADRO N° 8

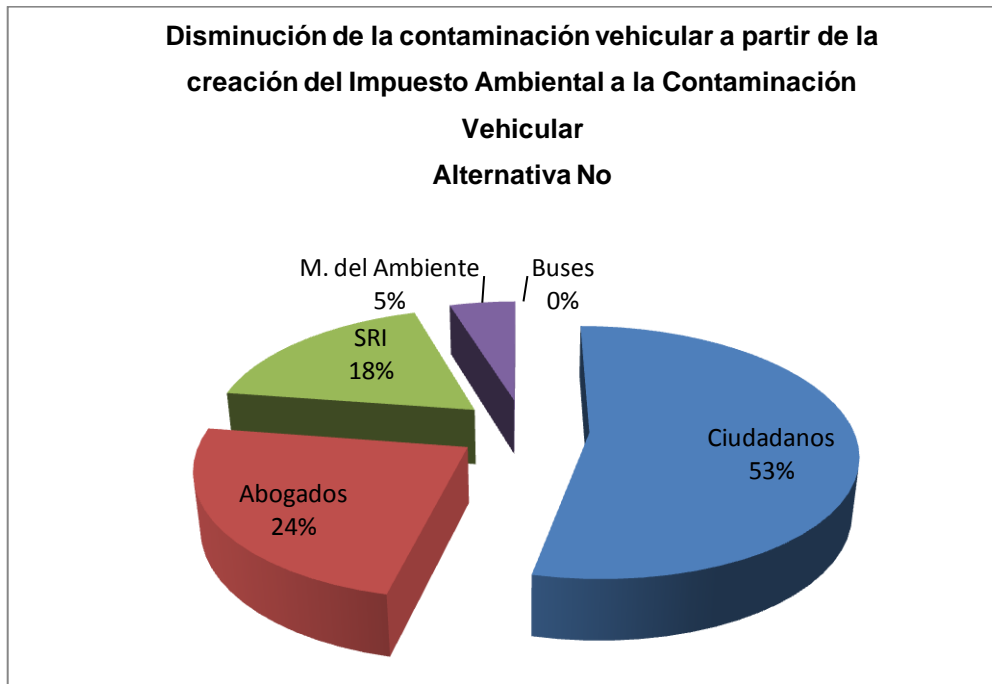
Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	5	8	45	54
Abogados	0	0	20	24
SRI	8	12	15	18
M. del Ambiente	11	17	4	5
Subtotal	24	36	84	100
Buses	42	64	0	0
Total	66	100	84	100

GRÁFICO N° 8



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 8.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses
Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: cinco personas de la categoría ciudadanos dijeron que sí y cuarenta y cinco que no, veinte personas de la categoría de abogados dijeron que sí, ocho personas de la categoría sri dijeron que sí y quince que no, once personas de la categoría ministerio dijeron que sí y cuatro que no, mientras que cuarenta y dos personas de la categoría de buses dijeron que sí. Observamos que un cincuenta y seis por ciento sí cree que la contaminación vehicular disminuyó a partir de la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un cuarenta y cuatro por ciento considera que no ha disminuido en nada la contaminación vehicular.

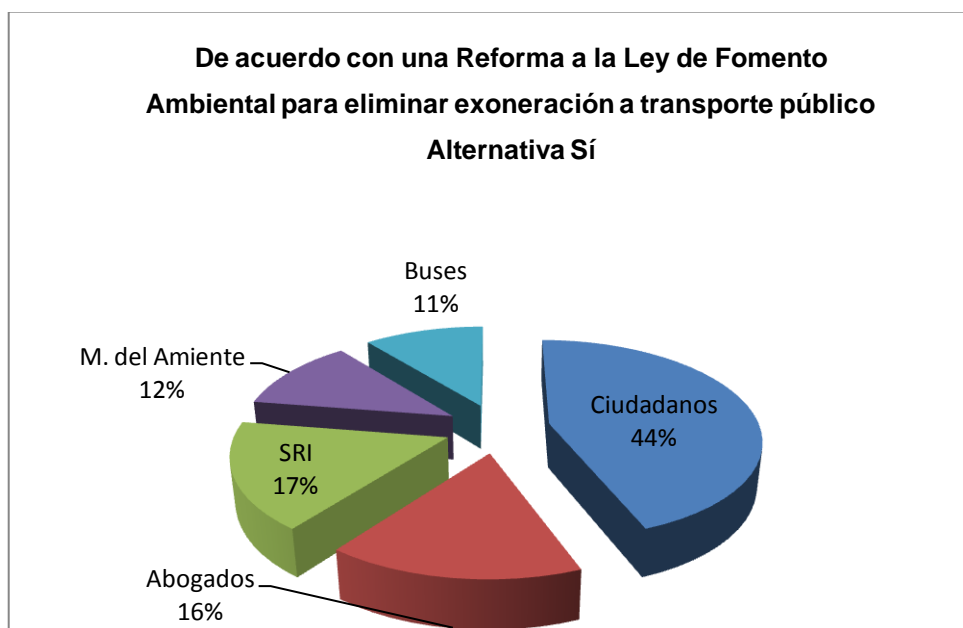
Con resultados arrojados obtenemos que un mayoritario porcentaje de personas encuestadas si cree que a partir la creación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular disminuyó la contaminación vehicular, y un menor porcentaje cree que no ha disminuido nada.

Pregunta N° 9.- ¿Estaría usted de acuerdo con una reforma a Ley de fomento ambiental para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público?

CUADRO N° 9

Encuestados	Alternativas			
	Sí		No	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Ciudadanos	49	44	1	3
Abogados	18	16	2	5
SRI	19	17	4	10
M. del Ambiente	13	12	2	5
Subtotal	99	89	9	23
Buses	12	11	30	77
Total	111	100	39	100

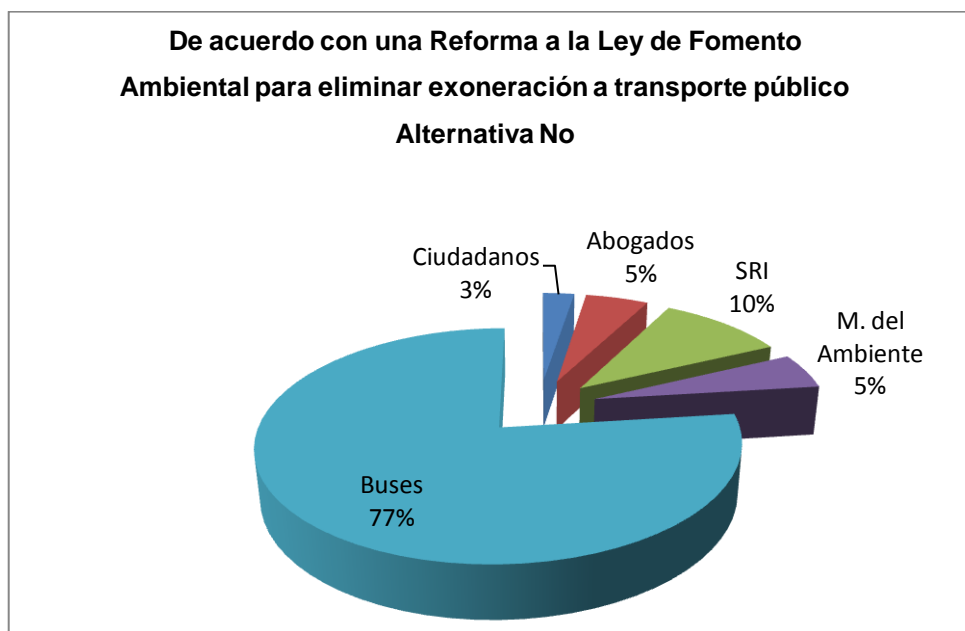
GRÁFICO N° 9



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses

Elaborado por: las autoras

GRÁFICO N° 9.1



Fuente: sri, ministerio del ambiente, abogados, ciudadanos y propietarios de buses

Elaborado por: las autoras

Análisis e interpretación del cuadro y gráficos

De los grupos encuestados: cuarenta y nueve personas de la categoría ciudadanos dijeron que sí y una que no, dieciocho personas de la categoría de abogados dijeron que sí y dos que no, diecinueve personas de la categoría sri dijeron que sí y cuatro que no, trece personas de la categoría ministerio dijeron que sí y dos que no, mientras que doce personas de la categoría de buses dijeron que sí y treinta que no. Observamos que un setenta y cuatro por ciento sí considera necesaria una reforma inmediata a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado que establece el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras que un veintiséis por ciento considera que no es necesaria tal reforma

Como podemos constatar de la totalidad de resultados arrojados, claramente reafirmamos que las personas apoyan mayoritariamente una reforma inmediata a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado que establece el impuesto ambiental a la contaminación vehicular para eliminar la injusta exoneración que se benefician a la actualidad los vehículos destinados al transporte público.

4.1 MATRIZ DE COMPROBACIÓN DE OBJETIVO E HIPÓTESIS PRINCIPAL

OBJETIVOS PRINCIPAL	HIPÓTESIS PRINCIPAL	RESULTADOS
Investigar la contaminación ambiental vehicular producida por los vehículos de transporte público de pasajeros.	El medio ambiente estará realmente protegido con la exoneración del impuesto vehicular al transporte público	De las encuestas realizadas a los distintos sectores: SRI, Ministerio del Ambiente, abogados de la ciudad, ciudadanía y propietarios de los buses de servicio urbano de la ciudad de Portoviejo, los mayores vehículos contaminantes resultan ser los buses de transporte público.

4.2 MATRIZ DE COMPROBACIÓN DE OBJETIVOS E HIPÓTESIS SECUNDARIAS

OBJETIVOS SECUNDARIOS	HIPÓTESIS SECUNDARIAS	RESULTADOS
<p>Determinar la contribución del impuesto a la contaminación ambiental vehicular para el mejoramiento y preservación del medio ambiente.</p>	<p>Los impuestos vehiculares no cumplen a cabalidad con su meta primordial que es proteger al medio ambiente</p>	<p>El 77 % de los encuestados establece que el impuesto ambiental a la contaminación ambiental no cumple con el objetivo de preservación y mejoramiento del medio ambiente, esto concuerda con el 70 % arrojado por los encuestados que establece que los mayores contaminantes son los buses de transporte público, por lo cual es contradictorio exonerar a los vehículos que más contaminan.</p>
<p>Proponer una reforma a las exenciones del impuesto ambiental a la contaminación vehicular numeral 2 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.</p>	<p>¿La exoneración de los buses y demás destinados al transporte público del impuesto vehicular causa malestar a la colectividad?</p>	<p>Los vehículos de transporte público no deberían tener ningún tipo de benéfico según el 55 % de los resultados de la encuesta y el 74 % de los encuestados opina que si se debería reformar la ley de fomento ambiental.</p>

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- Desde la aprobación de la Ley de Fomento Ambiental y optimización de los Ingresos del Estado, en noviembre de 2011, la política tributaria por primera vez utiliza instrumentos extrafiscales para reducir la degradación del ambiente y modificar las conductas perjudiciales. La normativa crea dos impuestos ambientales: (1) el impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV), que grava el cilindraje y la antigüedad del vehículo de forma anual (con la matriculación); y (2) el impuesto redimible a las botellas plásticas, que grava con dos centavos de dólar a cada botella plástica no retornable, de producción interna o importada.
- Es necesario considerar que no siempre la aplicación de un sistema de tributos ecológicos hace concientizar las decisiones del ente contaminador. Aquí entra a jugar el análisis del costo-beneficio, es decir que el sujeto que contamina puede tomar dos opciones, la primera contaminar menos para no pagar el impuesto o pagarlo en menor medida y la segunda opción sería pagar el impuesto y continuar produciendo contaminación, ya que le es mas beneficioso para su patrimonio contaminar que practicar conductas ambientales.
- La exoneración de los vehículos de transporte público atenta con los principios de igualdad y generalidad, establecidos en el art. 300 de la constitución del Ecuador, debido a que se estaría beneficiando a un determinado sector económico al conceder tal excepción, pues no se justifica que se dispense del pago del impuesto justo a los vehículos más contaminantes del ambiente, contraviniéndose también el principio de quien contamina paga y la finalidad con la cual se creó dicho impuesto.

- Existe malestar en la ciudadanía en general debido a que se exoneran a los vehículos de transporte público del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, mientras ellos que contaminan en menor medida si tienen que pagar el impuesto.
- El artículo 300 de la constitución también manda a que el sistema tributario promueva conductas ecológicas responsables, y eso es justamente lo que se intenta llevar a cabo con el establecimiento de los impuestos verdes, pero dicho objetivo no se cumple pues al permitir la exoneración de los vehículos de transporte público del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, lo que se está haciendo es premiando a quienes practican conductas dañinas al medio ambiente.

5.2. RECOMENDACIONES

- Se requiere fortalecer la institucionalidad de los organismos rectores de la política ambiental y de la política fiscal de tal forma que, además de un trabajo coordinado, tengan la capacidad de hacer el seguimiento y control adecuado; existe la necesidad imperante de generar información confiable sobre el estado del medio ambiente y sus interacciones con la economía.
- Es indispensable instaurar mecanismos efectivos para el control de la contaminación en Ecuador. Los instrumentos económicos, como los impuestos, han tenido un desempeño bastante bueno en otros países, gracias a que éstos han sido complementos de una regulación ambiental fuerte, pero aún está en tela de duda, si el cilindraje y los años de antigüedad de un vehículo son factores adecuados para medir la contaminación real producida, debiendo considerarse otros factores como medir las emisiones contaminantes emitidas a la atmósfera por cada

automotor, por medio de aparatos especiales o usar el kilometraje; tomar medidas como el uso de gasolina sin plomo y combustibles más limpios.

- Se recomienda que los vehículos destinados al transporte terrestre paguen al menos una parte del impuesto ambiental a la contaminación vehicular para impulsar el cambio de hábitos de contaminación, a través de un fortalecimiento de conductas ecológicas, sociales y económicas responsables; con la finalidad de que se cumpla el principio “quien contamina paga”, así como los principios de igualdad y generalidad de los tributos, pero también es aconsejable que se les otorgue créditos con intereses bajos para renovar las unidades y que se fortalezcan los subsidios a los repuestos automotrices, con el fin de que no se incremente el precio de los pasajes y al mismo tiempo paguen por la contaminación producida.
- Se debe tener presente que el objetivo principal, no es la recaudación de dinero en sí; sino bajar o reducir la contaminación ambiental, hasta llevarla a patrones de sostenibilidad; con lo cual se está reduciendo el daño ambiental en gran medida, sin duda alguna.
- Es necesario implementar tipos de políticas, medidas y mecanismos, que para ser implementadas necesitan de equipo técnico y humano especializado. Se requieren soluciones creativas y pensadas para el largo plazo y no solo para el corto plazo.

CAPÍTULO VI

6. PROPUESTA

6.1. DATOS INFORMATIVOS

6.1.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA

“Reforma al numeral 2 del quinto artículo innumerado, establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, y agregado a continuación del título tercero correspondiente a “impuestos a los consumos especiales” de la Ley de Régimen Tributario Interno.

6.1.2. UNIDAD EJECUTORA DE LA PROPUESTA

La ejecución de la propuesta estará a cargo de la Asamblea Nacional del Ecuador.

6.1.3. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

A nivel nacional.

6.1.4. PERÍODO DE EJECUCIÓN

El período de ejecución de la propuesta será de 6 meses

Fecha de inicio: 02 de enero de 2012

Fecha de finalización: 30 de junio de 2012

6.1.5. DESCRIPCIÓN DE LOS BENEFICIARIOS DIRECTOS E INDIRECTOS

Como beneficiarios directos e indirectos tenemos:

- **Directos:** Contribuyentes
- **Indirectos:** La sociedad

6.1.6. APOYO TÉCNICO

Como principal apoyo técnico tenemos:

- Director de tesis
- Jueces y conjuces del tribunal distrital N° 4 para Manabí y Esmeraldas
- Director Regional del Servicio de Rentas Internas
- Abogados con especialización en tributación
- Contribuyentes

6.1.7. EQUIPO RESPONSABLE

Autores de la tesis: María Andrea Cevallos Bacilio y Zoila Janeth Véliz Indacochea.

Director de tesis: ab. Vicente Amador Flor Cedeño

6.1.8. NATURALEZA DE LA PROPUESTA

La presente propuesta es factible ya que se realizará bajo el paradigma crítico propositivo, con lo cual se pretende evitar la vulneración del principio de igualdad y generalidad.

6.2. INTRODUCCIÓN

La propuesta de reforma del numeral 2 del quinto artículo innumerado, establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, y agregado a continuación del título tercero correspondiente a “impuestos a los consumos especiales” de la Ley de Régimen Tributario Interno, dicho numeral concede la exoneración del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular a las unidades de transporte público, contraviniendo los principios de igualdad y generalidad. La reforma trata que se respeten dichos principios, así como el principio rector de los impuestos ambientales, el principio “quien contamina paga”, el cual se vulnera, pues son los vehículos de transporte público los que más contaminan.

6.3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Lo que se propone en esta investigación es una reforma a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, para eliminar la exoneración de los vehículos de transporte público de pasajeros del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, pues como se ha demostrado en la presente investigación, ésta exoneración afecta los principios tributarios de igualdad, generalidad, recogidos en la constitución del Ecuador en su art. 300 y en el art. 5 del Código Tributario Ecuatoriano, por lo que su aplicación es inconstitucional pues vulnera dichos principios, así como el principio rector del derecho ambiental “quien contamina paga”. Proponiéndose una rebaja en lugar de una exoneración total, la cual estaría en función de los años de antigüedad de los vehículos de transporte público, a menor antigüedad menor impuesto a pagar.

6.4. JUSTIFICACIÓN

La presente propuesta se justifica plenamente en razón de que conforme a lo establecido en capítulos anteriores, la investigación consistía en demostrar si se ha afectado los principios constitucionales de equidad, igualdad y generalidad al

permitir la exoneración de los vehículos destinados al transporte público de pasajeros del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y efectivamente se violentan dichos principios, pues en lo que respecta a los tributos ambientales estos principios deben ser aplicados en mayor medida; pues su fin es afectar a todas las personas que cumplan el hecho generador, en éste caso la contaminación producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre, debido a que la finalidad del impuesto es castigar a quienes más contaminen, y como quedó comprobado son precisamente los buses de transporte público los mayores contaminantes del ambiente, por lo que los impuestos ambientales deben aplicarse de igual manera a las personas que contaminan, porque es la única forma en que puede desincentivarse su conducta. Siendo la presente propuesta factible debido que el propósito fundamental es la de proponer una solución de reforma legal a fin que el marco constitucional no se vea vulnerado y se proteja el medio ambiente.

6.5. FINALIDAD DE LA PROPUESTA

La propuesta tiene la finalidad de evitar la vulneración del principio de igualdad, y generalidad, buscando que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular sea pagado por quien contamina, de acuerdo al principio ambiental “quien contamina paga”.

6.6. OBJETIVOS

6.6.1 OBJETIVO GENERAL

Reformar el numeral 2 del quinto artículo innumerado, establecido en la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, y agregado a continuación del título tercero correspondiente a “impuestos a los consumos especiales” de la Ley de Régimen Tributario Interno en donde se elimine la exoneración de los vehículos destinados al transporte público de pasajeros del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y se incluya una rebaja

del impuesto que estaría en función de los años de antigüedad de los vehículos de transporte público.

6.6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Evitar la vulneración de los principios constitucionales de generalidad, igualdad.
- Lograr que se cumpla la finalidad con la cual se creo el impuesto ambiental a la contaminación vehicular haciendo que quien contamine pague.

6.7. PROPUESTA DE REFORMA

PROYECTO DE REFORMA DEL NUMERAL 2 DEL ARTÍCULO QUINTO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 13 DE LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO, PUESTA EN CONOCIMIENTO DE LA ASAMBLEA NACIONAL POR INICIATIVA DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

LA ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

CONSIDERANDO:

Que, el art. 3 del Código Tributario en su primer inciso establece que sólo por acto legislativo de órgano competente se podrán establecer, modificar o extinguir tributos. No se dictarán leyes tributarias con efecto retroactivo en perjuicio de los contribuyentes;

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 120 numeral 6, contempla que la Asamblea Nacional tendrá las siguientes atribuciones y deberes, además de la que determine la ley: “6.- expedir, codificar, reformar y derogar las leyes e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio”;

Que, la constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales, en caso contrario carecerán de eficacia jurídica;

Que el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, manifiesta que se “reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado”; así mismo se declara como interés público “la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados”;

Que el artículo 15 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa que “El estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.”;

Que el numeral 3 del artículo 83 de la Constitución de la República del Ecuador, regula como deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y ecuatorianos el de “respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible.”;

Que, el artículo 300 de la Carta Magna señala que el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria.;

Que, la Constitución de la República del Ecuador ha incorporado nuevos principios al régimen tributario, orientados a la redistribución y estimulación del

empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables, junto con una distribución equitativa de los habitantes en los recursos estatales;

Que, en virtud de las normas enunciadas, con la finalidad de que mediante la aplicación de tributos se pueda lograr una conducta ecológica y concientización de los ecuatorianos y ecuatorianas frente a la problemática actual que atraviesa el país en relación a la contaminación ambiental;

Que, bajo la premisa de regular conductas ecológicas, sociales y económicas responsables, fue expedida la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 583 de 24 de noviembre de 2011, incentivando a la sociedad a avanzar hacia un sistema de producción eficiente, en armonía con la naturaleza y el buen vivir garantizando de esta manera, el derecho a la salud y a un ambiente sano;

Que, el artículo 13 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado incorporó a continuación del título tercero de la Ley de Régimen Tributario Interno, el título innumerado de “impuestos ambientales”, entre ellos al impuesto ambiental a la contaminación vehicular, cuyo objeto imponible es la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre;

Que, dentro del capítulo I del título innumerado, agregado a continuación del tercero de la Ley de Régimen Tributario Interno, se establecen las exoneraciones del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, incluyéndose a 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;

Que el art. 11 numeral 2 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos,

deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política. El mismo cuerpo constitucional expresa en el art. 66 numeral 4 que todas las personas tienen derecho a la igualdad forma, igualdad material y no discriminación.

Que bajo el principio de que quien contamina paga los vehículos destinados al transporte público de pasajeros no deberían gozar de dicha exoneración, pues justamente ellos son quienes más contaminan, vulnerando los principios de igualdad y generalidad que regulan el régimen tributario.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales:

RESUELVE:

Art. 1.- En el artículo quinto del artículo 13 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, elimínese el numeral 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”. Quedando:

Art. xxx.- Exenciones.- Están exonerados del pago de este impuesto los siguientes vehículos motorizados de transporte terrestre:

1. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República;
2. Los vehículos 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;
3. Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente reglamento;
4. Las ambulancias y hospitales rodantes;

5. Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente reglamento;
6. Los vehículos eléctricos; y,
7. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.

Art. 2.- Agréguese a continuación del artículo quinto del artículo 13 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, lo siguiente:

Rebaja Especial

Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros de una antigüedad menor a 5 años, contados desde el respectivo año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 70% del valor del correspondiente impuesto a la contaminación vehicular a pagar.

Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros que tengan entre 6 y 8 años de antigüedad tendrán una rebaja del 50% del valor correspondiente al impuesto a la contaminación vehicular a pagar.

Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros que tengan más de 8 años de antigüedad no gozaran de ninguna rebaja especial.

Disposición final.- La siguiente reforma a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

6.8. ACTIVIDADES

- a) Proposición la el proyecto de reforma ante la Asamblea Nacional.
- b) Calificación del proyecto.

- c) Informe para el primer debate.
- d) Primer debate.
- e) Informe para el segundo debate.
- f) Segundo debate.
- g) Votación del proyecto ley.
- h) Co-legislación con el Ejecutivo.
- i) Análisis y resolución.
- j) Publicación en el Registro Oficial.
- k) Difusión de la ley.

6.9. RECURSOS

6.9.1. HUMANOS

- Organizaciones sociales que propongan la reforma;
- Consejo de Administración Legislativa;
- Asambleístas; y,
- Presidente de la República

6.9.2. MATERIALES

- Materiales de oficina
- Instalaciones de la Asamblea Nacional
- Equipos de Computación
- Equipos de Oficina
- Equipos audiovisuales.

6.10. EVALUACIÓN

El cumplimiento de éstas reformas estará a cargo de las distintas comisiones de participación ciudadana y control social, así como de las respectivas autoridades tributarias.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ACQUATELLA, J. Política Fiscal y Medio Ambiente: Bases para una Agenda Común. (2005). Libro de la CEPAL No. 85.
- BOCCHIARDO, José Carlos. Derecho Tributario Sustantivo o Material. Tomo I, Volumen 2. (2003). Editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina.
- BRAVO CUCCI, Jorge. Fundamentos de Derecho Tributario. (2009). Perú, Editorial y Librería Jurídica Grijley E.I.R.L., Tercera Edición.
- DÍAZ, Oscar Vicente. Tratado de Tributación II. Política y Economía Tributaria I. (2005). Buenos Aires, Editorial Astrea.
- FERNÁNDEZ ORTE, J. La Tributación Medioambiental Teoría y Practica. (2006). Navarra, Editorial. Aranzadi, SA.
- GIULIANI, FONROUGE, Carlos M. Derecho Financiero Volumen I. (1976). Buenos Aires, Editorial Depalma, Séptima Edición.
- PÉREZ ROYO, Fernando. Derecho Financiero y Tributario Parte General. (2010). Navarra, Editorial Thomson Reuters, Vigésima Edición.
- PIÑEROS, M. *Incentivos Tributarios*, en Memorias de las Vigésimo Segundas Jornadas Colombianas de Derecho Tributario Tomo I. (1998). Cartagena de Indias, ICDT.
- TORREALBA NAVAS, Adrián. Principios de Aplicación de los Tributos. (2001). San José, Editorial Investigaciones Jurídicas.

- VARONA, Juan Enrique. *Extrafiscalidad y Dogmática Tributaria*. (2009). Madrid, Editorial Marcial Pons.

CÓDIGOS Y LEYES

- Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial N° 449, 20 de Octubre 2008, reformada por el Referéndum y Consulta Popular del Mayo del 2011.

- Código Tributario, codificación 2005-009.RO-S N° 38 del 14 del Junio del 2005.

- Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, publicada en el Registro Oficial N° 583, de 24 de noviembre de 2012.

LINKOGRAFÍA

- ANDINO, Mauro, et al., (2012). Una Nueva Política Fiscal para el Buen Vivir. La equidad como soporte del pacto fiscal. Recuperado de http://cef.sri.gob.ec/virtualcef/file.php/14301/Estudios_Fiscales/Nueva_politica_fiscal_1_09_2012.pdf.
- PERALTA, A. (2011) “Impuestos y Subsidios a la Huella de Carbono en Costa Rica”, recuperado de <http://www.google.com.ec/#hl=es&sclient=psy-b&q=%E2%80%9CIMPUESTOS+Y+SUBSIDIOS+A+LA+HUELLA+DE+CARBONO&>
- Serrano, A. & OLIVA, N. (2011). Impuesto Ecológico Socialmente Progresivo. Recuperado de <http://territorial.sni.gob.ec/web/senplades-portal/1256>
- VALAREZO, J. (2006). “LA EXONERACIÓN TRIBUTARIA: ¿Un privilegio o un derecho?”. Recuperado de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/873/1/T432-MDE-Valarezo-La%20exoneraci%C3%B3n%20tributaria.pdf>