

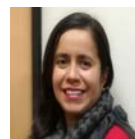
Incidencia del gasto tributario del Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular en el PIB del Ecuador, durante el período 2015-2017

Impact of the tax expenditure of environmental tax for vehicular pollution in the GDP of Ecuador, during the period 2015-2017

DOI: <https://doi.org/10.29166/revfig.v11i.1795>



Páez Egüez Juan Carlos
Docente en las Carreras de Administración de Empresas y Pública
Universidad Central del Ecuador.
jcpaez@uce.edu.ec



Recalde Rodríguez María Fernanda
Docente de la Carrera de Administración de Empresas y Coordinadora del Aseguramiento de la Calidad de la Carrera de Administración de Empresas
Universidad Central del Ecuador.
frecalde@uce.edu.ec

RESUMEN

El objetivo del presente artículo es determinar la pérdida de ingresos mediante la estimación del gasto tributario en lo correspondiente al impuesto ambiental por la contaminación vehicular y su incidencia que tiene en el PIB del Ecuador durante el periodo 2015-2017. El método utilizado es una investigación descriptiva fundamentado en cifras del período antes mencionado, de igual manera y tomando en consideración que se trata de una investigación exploratoria, se basará en la participación que tiene este rubro en el PIB, utilizando los micro datos disponibles en varias bases estadísticas del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) así como del Servicio de Rentas Internas (SRI). Luego se procede a realizar un análisis relacional de la representación del IACV con relación al Gasto Total otros Impuestos y por último se concluye y analiza con la cuantificación de este rubro que por este concepto no se contribuye al PIB de Ecuador.

PALABRAS CLAVE: *impuesto ambiental; contaminación vehicular; gasto tributario; exoneración; base imponible.*

ABSTRACT

The goal of this article is to determine the loss of income through the estimate of the expenses of the tax expenditure corresponding the Environmental Tax for the Vehicular Pollution and its impact in the GDP of Ecuador during the period 2015-2017. The method used is a descriptive investigation based on numbers for the period afore mentioned, like this, taking into account the fact that this is an exploratory research, it is going to be based on the participation of this sector in the GDP, using the micro data available in many Statistic Databases of the Ministry of Economy and Finance (MEF) as well as in the Internal Revenue Service (IRS). After that, we proceed to do a relational analysis of the representation of the ETVP regarding the Total Expense other Taxes, and finally it is concluded and analyzed with the quantification of this sector that in this concept it is not attributed to the GDP of Ecuador.

KEYWORDS: *environmental tax; vehicular pollution; tax expenditure; exoneration; tax base.*

INTRODUCCIÓN

Al analizar los planteamientos de la economía ambiental, que no es más que la respuesta del paradigma neoclásico vigente donde se determina la necesidad de sumar los servicios proporcionados por los ecosistemas a las decisiones económicas y al diseño de políticas, donde su principal objetivo es asignar un valor monetario al impacto de los procesos productivos y de consumo en la naturaleza, así como a los bienes y servicios que ella presta,

de tal forma que los agentes económicos puedan incorporar esta información en sus decisiones

El Estado debe unir una política ambiental que sea reguladora y transversal y los instrumentos fiscales; cuya fusión puede contribuir en la consecución de los objetivos ambientales, sin dejar de lado los propios objetivos de la fiscalidad, en especial, el de redistribución, es así que uno de los principales mecanismos de intervención del Estado en la economía es la política fiscal ofreciendo

herramientas que se han probado ser efectivas para alcanzar algunos objetivos medioambientales.

La política fiscal tradicionalmente tiene 3 roles: asignación, distribución y estabilización; la fiscalidad ambiental añade a éstos un objetivo más: la penalización (motivación) de ciertas conductas con el fin de coadyuvar a la política ambiental. (Musgrave, 1978).

Para realizar este trabajo se tomó como punto de referencia el periodo 2015-2017 donde se utilizan los datos obtenidos en las estadísticas multidimensionales puestas a disposición por la Administración Tributaria del país. En primer lugar, se encuentra el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, luego el Gasto Tributario otros Impuestos y la recaudación total del Ecuador en lo que corresponde a IACV.

METODOLOGÍA

Para realización de este artículo se utilizará estadística descriptiva fundamentándose en cifras del período 2015 - 2017, de igual manera y tomando en considerando que se trata de una investigación exploratoria, se basará en la participación que tiene este rubro en el PIB; de igual manera se procura demostrar la pérdida de ingresos que se lo entiende como el monto de ingresos tributarios que deja de percibir el Estado a causa de la existencia de una disposición particular que establece un incentivo o beneficio.

La información utilizada en la investigación corresponde a los micro datos disponibles en varias bases estadísticas del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) así como del Servicio de Rentas Internas (SRI).

DESARROLLO

El ingreso nacional es vital, en este sentido el Estado debe conseguir los ingresos necesarios para pagar sus bienes públicos y financiar sus programas de redistribución de los ingresos. Estos últimos provienen de impuestos sobre los ingresos personales y empresariales, sobre los salarios, sobre las ventas de bienes de consumo y sobre otros artículos. Todos los niveles gubernamentales (federal, estatal y local) deben recaudar impuestos para cubrir sus gastos” (William, 2012, p. 24).

Por tanto en este contexto se encuentra la disponibilidad a pagar que según indica Kommer (2011). “La disposición a pagar (DAP) es un concepto usado en microeconomía y teoría económica para expresar la cantidad máxima que pagaría un consumidor por adquirir un determinado bien, o un usuario para disponer de un determinado servicio”.

Es lo que se conoce como la tragedia de los comunes (Hardin, 1968), si bien el enfoque institucional de Ostrom (1990) permite explicar que la disponibilidad a cooperar en el sostenimiento de bienes públicos depende de mecanismos institucionales que hacen viable la cooperación en el largo plazo en contextos en los que es posible la interacción directa entre individuos. (Rosales, Carmen, 2015).

En este sentido se presentan impuestos y eficiencia económica que se pueden distinguir aquellos aspectos relacionados con el tamaño o nivel de la economía y aquellos relacionados con la tasa de crecimiento de ésta (o el efecto dinámico de los impuestos). Así, un impuesto puede reducir el nivel agregado de producto pero no su tasa de crecimiento. La mayor parte de la literatura especializada se ha concentrado en analizar el primer aspecto y hay cierto consenso en términos de política económica sobre diferentes variables económicas. (López, 2000, p. 126).

Los impuestos selectivos al consumo o impuestos a consumos especiales, gravan determinados productos en forma particular, y pueden ser vistos o justificados como impuestos Pigouvianos. Un argumento para estos impuestos es, por lo tanto, penalizar el consumo de determinados productos que generan un daño al resto de los habitantes de un país.

De esta manera se presenta el impuesto correctivo ambiental que implica, por un lado, nada menos que crear e insertar en el sistema de precios los costos asociados a la contaminación y al deterioro de los ecosistemas, información que por lo general el mercado falla en generar de manera espontánea o automática. (Cuadri, Gabriel, 2016).

La economía ambiental es una sub disciplina de conocimiento que busca analizar los efectos ambientales adversos de los procesos de producción y consumo de bienes y servicios y propone instrumentos económicos para la prevención y el tratamiento de los impactos sobre el medio ambiente.

Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)

El Estado para atenuar los fallos del mercado utiliza los impuestos ambientales como una herramienta de la política fiscal; es así que la implementación de este tipo de contribuciones como regulador de los efectos externos se debe a que los costos sociales ocasionados por la emisión de gases contaminantes originados por la combustión energética, generalmente no suelen ser soportados por los individuos que los producen, formando de esta manera un fallo del mercado que requiere de la intervención del Estado para su regularización. Dentro de este tipo de externalidades



se destaca las de naturaleza ambiental y en especial las vinculadas con el sector del transporte.

Los gases que emiten los automóviles son los causantes de un efecto colateral negativo, porque originan un humo que tienen que respirar otras personas. Los automovilistas no tienen en cuenta esa externalidad por lo que tienden a utilizar demasiado el automóvil. Los gobernantes intentan resolver este problema fijando unos niveles de emisión para los automóviles. También gravan la gasolina y la propiedad de los vehículos con el fin de reducir el uso del automóvil. (Mankiw Gregory, 2017, pág. 293).

Según Arthur Cecil Pigou (1877-1959), quien es considerado como el fundador de la Economía de Bienestar y principal precursor del movimiento ecologista al establecer la distinción entre costes marginales privados y sociales, además de abogar por la intervención del Estado mediante subsidios e impuestos para corregir los fallos del mercado e internalizar los efectos externos; es así que Pigou dice que para solucionar una problemática ambiental ocasionada por externalidades se lo puede hacer mediante la intervención del Estado con la implementación de impuestos que permita normar estos efectos externos de la economía.

Es así que la teoría pigoviana mencionada anteriormente da lugar a la aplicación del principio "El que Contamina Paga", cuya teoría fue adoptado por primera vez en 1972 por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y aplicándose la teoría de COASE, cuyo postulado básicamente es que los responsables de contaminar deben pagar el costo de las medidas necesarias para evitar o reducir esa contaminación de manera de cumplir con las normas y medidas de calidad ambiental. La fundamentación de este principio es que el aprovechamiento de los bienes comunes como bienes libres desde el punto de vista de su utilización, y gratuitos en cuanto a su costo de uso o explotación, ha conducido a un creciente deterioro de la calidad del medio ambiente.

El incremento en el parque automotriz no solo ocasiona graves problemas de embotellamientos y alteraciones en el tráfico, sino que por los considerables porcentajes de emisión de CO² altera la calidad del medio ambiente no solo en las principales ciudades del país sino también en ciudades del interior, teniendo un alto índice de probabilidad de causar efectos perjudiciales tanto en la salud, así como en los hábitats.

El gobierno del Ecuador con el fin de proteger la naturaleza y a sus habitantes, ha tomado medidas regulatorias y dentro de estas los impuestos ambientales que son otras medidas regulatorias

se presentan como una muy buena opción dentro de la política fiscal cuyo marco legal para motivar la implementación de impuestos ambientales, está determinado en el Art. 336 de la Constitución del Ecuador aprobado en el 2008, que estipula "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos", ibídem el Art. 135 establece que "solo la presidenta o el presidente de la República podrá presentar proyectos de ley que creen, modifiquen o supriman impuestos, aumenten el gasto público o modifiquen la división político administrativa del país.

En la Constitución del 2008 se indica que la naturaleza tiene derecho a:

- Que se respete íntegramente su existencia y mantenimiento Art. 71
- La restauración Art. 72
- Que el Estado aplique medidas de restricción a actividades que atenten contra ella Art. 73
- Que los servicios ambientales no sean susceptibles de apropiación Art. 74

De conformidad con la Carta Magna del 2008, en el Art. 300 se indica que "El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria.

Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables."

El Plan para Toda una Vida 2017-2021, para las presentes y futuras generaciones contiene tres ejes y nueve objetivos; es un Plan corto, concreto y transparente, para que todos lo podamos comprender y utilizar; lo que motiva el diálogo sobre los grandes Objetivos Nacionales de Desarrollo; que se actualiza con los aportes ciudadanos; y que direcciona la gestión pública para el cumplimiento de los programas de gobierno y el logro de metas nacionales.

A fin de cumplir con lo anteriormente indicado, se debe superar los márgenes cuantitativos del economicismo; replantear el modelo de desarrollo y la estrategia económica y por último redefinir la relación entre la naturaleza y los seres humanos.

Es así que se crea la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, publicado en el Registro Oficial Suplemento 583 de 24-nov-2011, donde se crean tributos para mejorar las decisiones de consumo de la sociedad ecuatoriana, uno de ellos es el IMPUESTO AMBIENTAL A LA

CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV) cuyo objetivo es reducir la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre, considerando que el hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre y se establecen el sujeto activo, sujeto pasivo, exoneraciones, base imponible, tarifa y ajustes (fórmula) aplicables en materia fiscal así como la metodología para la declaración de este impuesto.

Sujeto Activo

Como sujeto activo de este impuesto es el Estado mediante la administración tributaria del Servicio de Rentas Internas.

Sujeto Pasivo

Los sujetos pasivos de este impuesto son las personas naturales, jurídicas y sucesiones indivisas nacionales o extranjeras que sean propietarios de Vehículos motorizados de transportes terrestres.

Exoneraciones

La Ley de fomento ambiental en su capítulo I determina 6 exenciones para la aplicación de este impuesto IACV:

- 1.-Quedan exonerados de este impuesto todos aquellos vehículos que pertenezcan a entidades del sector público.
- 2.-Vehículos destinados al a transportación publica, servicio de transporte escolar o taxis que cuenten con sus respectivos permisos de operación.
- 3.-Vehículos motorizados terrestres cuyo uso esté relacionado directamente con la actividad del contribuyente.
- 4.-Ambulancias y Hospitales móviles
- 5.-Vehículos Eléctricos
- 6.-Vehículos destinados para uso y traslado de personas con discapacidad.

Base Imponible y Tarifa IACV

La base imponible para determinar este impuesto será el cilindraje de cada vehículo motorizado en particular, la autoridad de Rentas estableció diferentes escalas para la aplicación:

La fórmula para calcular el IACV es la siguiente:

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

Donde:

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

Tabla 1

No.	Tramo cilindraje Automóviles y motocicletas (b)*	- \$ / cc. (t)*
1	Menor a 1.500 cc	0.00
2	1.501 - 2.000 cc	0.08
3	2.001 - 2500 cc	0.09
4	2.501 - 3.000 cc	0.11
5	3.001 - 3.500 cc	0.12
6	3.501 - 4.000 cc	0.24
7	Más de 4.000 cc	0.35

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

Tabla 2

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

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

GASTO TRIBUTARIO

Concepto del gasto tributario

El gasto tributario constituye toda transferencia indirecta que el Estado realiza a determinados grupos o sectores económicos, efectuadas por medio de una reducción en la obligación tributaria del contribuyente; estos beneficios tributarios no corresponden a la normativa general aplicada al universo de los contribuyentes.

El concepto de gasto tributario fue utilizado por primera vez en 1967, por Stanley Surrey, entonces Secretario Asistente para Política Fiscal del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos. Surrey remarcó que las deducciones, exenciones y otros beneficios concedidos en el impuesto a la renta no formaban parte de la estructura propia del mismo y constituían, en verdad, gastos gubernamentales realizados a través del sistema tributario en lugar de ser realizados directamente, a través del presupuesto. (Servicio de Rentas Internas (Proyecto Salto, 2002-2003), 2017)

De acuerdo a la doctrina tributaria internacional, las condiciones para que un concepto impositivo sea considerado como gasto tributario son las

siguientes:

- a) Desviarse de forma intencionada respecto a la estructura básica del tributo, entendiendo por ella la configuración estable que responde al hecho imponible que se pretende gravar.
- b) Ser un incentivo que, por razones de política fiscal, económica o social, se integre en el ordenamiento tributario y esté dirigido a un determinado colectivo de contribuyentes o a potenciar el desarrollo de una actividad económica concreta.
- c) Si existe la posibilidad legal de alterar el sistema fiscal para eliminar el beneficio fiscal o cambiar su definición.
- d) No presentarse compensación alguna del eventual beneficio fiscal en otra figura del sistema fiscal.
- e) No deberse a convenciones técnicas, contables, administrativas o ligadas a convenios fiscales internacionales.
- f) No tener como propósito la simplificación o la facilitación del cumplimiento de las obligaciones fiscales.

Los beneficios que el Estado puede brindar mediante este tipo de mecanismo son exenciones o bonificaciones que liberan total o parcialmente, permanente o temporalmente, el pago al que está obligado un contribuyente sobre determinado impuesto. Así se tiene (Servicio de Rentas Internas (Jorrat, 2003), 2018):

- 1.- Tasas preferenciales, las cuales reducen el gravamen efectivo en un determinado grupo de contribuyentes o actividad económica.
- 2.- Deducciones, las cuales equivalen a la ampliación de las exclusiones de la base imponible y la deducibilidad de gastos.
- 3.- Créditos impositivos, son una aceptación de determinados valores como anticipos de la liquidación de obligaciones tributarias.
- 4.- Diferimiento de pagos, los cuales posponen los ingresos al fisco, constituyendo financiamiento sin intereses.

Las exoneraciones tributarias son prácticas muy utilizadas a nivel mundial, tanto por países desarrollados como por países en desarrollo. La Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo ha encontrado evidencia de la existencia de algún tipo de incentivos fiscales en todas las regiones del mundo (United Nations, 2000). El fin de estos incentivos puede ser por ejemplo atenuar determinadas fallas de mercado, incentivar o estimular ciertos comportamientos en los agentes económicos, generar políticas económicas y sociales acordes al desarrollo propuesto por el gobierno. En este sentido, la evidencia internacional muestra que la formulación de políticas de incentivos

fiscales busca desarrollar aspectos como:

- Estimulo a las inversiones
- Fomentar las exportaciones
- Proteger desde el punto de vista fiscal, determinadas actividades económicas
- Mejorar la eficiencia en la asignación de los recursos. (Servicio de Rentas Internas (Proyecto Salto, 2002-2003), 2017)

De conformidad al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, en el capítulo 2 sobre el componente de ingresos, artículo 94 estipula lo siguiente:

Art. 94.- Renuncia de ingresos por gasto tributario.
- Se entiende por gasto tributario los recursos que el Estado, en todos los niveles de gobierno, deja de percibir debido a la deducción, exención, entre otros mecanismos, de tributos directos o indirectos establecidos en la normativa correspondiente.

Para el gasto tributario de los ingresos nacionales, la administración tributaria nacional estimará y entregará al ente rector de las finanzas públicas, la cuantificación del mismo y constituirá un anexo de la proforma del Presupuesto General del Estado.

Anualmente la Administración Tributaria realiza la estimación de los gastos tributarios con la finalidad de contribuir a transparentar las finanzas públicas.

Categorización del gasto tributario

Mediante el establecimiento de un criterio de clasificación se define los incentivos y beneficios que generan el gasto tributario en el Ecuador, esto se lo realizó sobre la base de la Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI) y del Reglamento de Aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno (RALRTI). Además, se tomaron en cuenta otras leyes suplementarias a la norma tributaria, tales como: el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), la Ley del Anciano, Ley de Turismo, Ley Orgánica de Solidaridad y de Corresponsabilidad Ciudadana para la Reconstrucción y Reactivación de las Zonas Afectadas por el Terremoto de 16 de abril de 2016 entre otras. (Servicio de Rentas Internas, 2017, pág. 5)

Cabe mencionar que el Gasto Tributario tiene los siguientes componentes y para el caso que nos ocupa únicamente nos enfocaremos en el Impuesto ambiental a la contaminación vehicular:

- Devolución del impuesto a las botellas plásticas
- Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados
- Impuesto ambiental a la contaminación vehicular
- Exoneración Impuesto Salida de Divisas

Por lo expuesto, este trabajo busca analizar la aplicación del IACV y su pertinencia en determinar el porcentaje de afectación al PIB por la aplicación del Gasto Tributario en lo correspondiente a exoneración vehículos productivos, exoneración tercera edad y exoneración discapacitados que a continuación se detalla:

a) Exoneración Vehículos Productivos

Los vehículos directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente están también exonerados del impuesto ambiental a la contaminación vehicular conforme a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

b) Exoneración por Tercera edad

Conforme la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, este impuesto grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. Los vehículos de propiedad de personas de la tercera están completamente exentos de este impuesto.

c) Exoneración por Discapacidad

De acuerdo a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, los vehículos de uso y traslado de personas con discapacidad, a razón de un solo vehículo por cada titular, también están exentos del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Análisis de la representación del IACV en el porcentaje del pib del gasto tributario y del Ecuador

Gasto Tributario otros Impuestos: Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular por: Exoneración vehículos productivos; exoneración tercera edad y exoneración discapacitados.

Tabla 3

 Ministerio de Economía y Finanzas EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA CONSOLIDADA POR ÍTEM IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (CIFRAS EN DÓLARES)				
AÑO	MES	ÍTEM	DEVENGADO	PERCIBIDO
2015	Enero	110716	9.508.720,91	9.508.720,91
2015	Febrero	110716	22.456.494,51	22.456.494,51
2015	Marzo	110716	34.778.500,92	34.778.500,92
2015	Abril	110716	45.766.211,94	45.766.211,94
2015	Mayo	110716	55.858.620,98	55.858.620,98
2015	Junio	110716	65.871.096,84	65.871.096,84
2015	Julio	110716	76.494.675,41	76.494.675,41
2015	Agosto	110716	85.184.971,39	85.184.971,39
2015	Septiembre	110716	92.857.527,38	92.857.527,38
2015	Octubre	110716	100.064.871,57	100.064.871,57
2015	Noviembre	110716	106.497.960,06	106.497.960,06
2015	Diciembre	110716	113.193.719,10	113.193.719,10
		TOTAL	808.533.371,01	808.533.371,01

Tabla 4

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR AÑO 2015				
DETALLE	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMP.	% RECAUDACIÓN	% PIB
Exoneración vehículos Productivos	38,1	21,30%	0,30%	0,40 %
Exoneración tercera edad	2,7	1,50%	0,00%	0,00 %
Exoneración discapacidad	1,1	0,60%	0,00%	0,00 %
TOTAL	41,9	23,40%	0,30%	0,40 %

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

Tabla 5

TOTAL GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS AÑO 2015				
DETALLE	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMP.	% RECAUDACIÓN	% PIB
GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS	178,8	100%	1,20%	0,20 %

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular con sus tres componentes en el año 2015 tuvo una recaudación de 41.9 millones de dólares (Tabla 4), es decir el 0,3 % de la recaudación neta de ese periodo cuyo porcentaje en relación al Gasto Tributario Otros Impuestos es del 23,4 %; lo que representó al PIB el 0,04 %. Uno de los mayores beneficios suministrados es la exoneración de vehículos productivos, con un valor de USD 38,1 millones, es decir el 21,3% IACV.

Cabe mencionar que en el 2015 Ecuador percibió por este rubro USD 808.533.371,01 millones, dejando de percibir USD 41,9 millones por concepto de Gasto Tributario en lo correspondiente al Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular.

Tabla 6

 Ministerio de Economía y Finanzas EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA CONSOLIDADA POR ÍTEM IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (CIFRAS EN DÓLARES)				
AÑO	MES	ÍTEM	DEVENGADO	PERCIBIDO
2016	Enero	110716	6.844.273,94	6.844.273,94
2016	Febrero	110716	19.073.174,51	19.073.174,51
2016	Marzo	110716	30.631.685,91	30.631.685,91
2016	Abril	110716	41.240.025,28	41.240.025,28
2016	Mayo	110716	51.183.072,99	51.183.072,99
2016	Junio	110716	61.558.459,38	61.558.459,38
2016	Julio	110716	70.382.522,06	70.382.522,06
2016	Agosto	110716	79.835.955,52	79.835.955,52
2016	Septiembre	110716	88.561.544,40	88.561.544,40
2016	Octubre	110716	96.765.661,35	96.765.661,35
2016	Noviembre	110716	104.291.683,23	104.291.683,23
2016	Diciembre	110716	112.000.252,55	112.000.252,55
		TOTAL	762.368.311,12	762.368.311,12

Tabla 7

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR AÑO 2016				
	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMPUESTOS	% RECAUDACIÓN	% PIB
Exoneración vehículos Productivos	96,8	36,50%	0,80%	0,10%
Exoneración tercera edad	5,5	2,10%	0,00%	0,00%
Exoneración discapacidad	1,1	0,40%	0,00%	0,00%
TOTAL	103,4	39,00%	0,80%	0,10%

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

Tabla 8

TOTAL GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS AÑO 2017				
	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMPUESTOS	% RECAUDACIÓN	% PIB
GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS	389,1	100%	3,10%	0,40%

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular con sus tres componentes en el año 2016 tuvo una recaudación de 103.3 millones de dólares (Tabla 5), es decir el 0,8 % de la recaudación neta de ese periodo cuyo porcentaje en relación al Gasto Tributario Otros Impuestos es del 39 %; lo que representó al PIB el 0,1 %. Uno de los mayores beneficios suministrados es la exoneración de vehículos productivos, con un valor de USD 96.8 millones, lo que significa el 36.5 % IACV.

Es importante destacar que en el 2016 el Ecuador percibió por este rubro USD 762.368.311,12 millones, dejando de percibir USD 103,4 millones por concepto de Gasto Tributario en lo correspondiente al Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular.

Tabla 9

Ministerio de Economía y Finanzas EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA CONSOLIDADA POR ITEM IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (CIFRAS EN DÓLARES)				
AÑO	MES	ITEM	DEVENGADO	PERCIBIDO
2017	Enero	110716	7.784.038,91	7.784.038,91
2017	Febrero	110716	18.081.809,02	18.081.809,02
2017	Marzo	110716	30.613.777,39	30.613.777,39
2017	Abril	110716	39.979.225,39	39.979.225,39
2017	Mayo	110716	50.634.017,35	50.634.017,35
2017	Junio	110716	61.160.518,31	61.160.518,31
2017	Julio	110716	70.368.840,31	70.368.840,31
2017	Agosto	110716	80.143.053,81	80.143.053,81
2017	Septiembre	110716	88.403.612,94	88.403.612,94
2017	Octubre	110716	96.518.853,20	96.518.853,20
2017	Noviembre	110716	104.130.606,72	104.130.606,72
2017	Diciembre	110716	111.094.545,14	111.094.545,14
		TOTAL	758.912.898,49	758.912.898,49

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

Tabla 10

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR AÑO 2017				
	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMPUESTOS	% RECAUDACIÓN	% PIB
Exoneración vehículos Productivos	107,8	27,70%	0,80%	0,10%
Exoneración tercera edad	0,7	0,20%	0,00%	0,00%
Exoneración discapacidad	0,1	0,00%	0,00%	0,00%
TOTAL	108,6	27,90%	0,80%	0,10%

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

Tabla 11

TOTAL GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS AÑO 2017				
	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMPUESTOS	% RECAUDACIÓN	% PIB
GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS	389,1	100%	3,10%	0,40%

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

El impuesto ambiental a la contaminación vehicular con sus tres componentes en el año 2017 tuvo una recaudación de 108.6 millones de dólares (Tabla 6), es decir el 0,8% de la recaudación neta de ese periodo cuyo porcentaje en relación al Gasto Tributario Otros Impuestos es del 27.9%; lo que representó al PIB el 0,1 %. Uno de los mayores beneficios suministrados es la exoneración de vehículos productivos, con un valor de USD 107.8 millones, es decir el 27,7% IACV.

Se debe citar que durante el año 2017 el Ecuador percibió por este rubro USD 758.912.898,49 millones, dejando de recaudar USD 108,6 millones por concepto de Gasto Tributario en lo correspondiente al Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular.

CONCLUSIONES

Los impuestos ambientales constituyen un eje central de la nueva tendencia de las políticas tributarias. Los impuestos ambientales son parte fundamental de la llamada reforma fiscal verde, la cual ha contribuido a invertir la preponderancia de los impuestos directos sobre impuestos indirectos, con lo que las consecuencias han sido recaudatorias, pero también en términos de equidad, el diseño de los impuestos ambientales no

es tarea sencilla por los problemas de valoración, lo cual se refleja en la disponibilidad a pagar, de esta manera el crecimiento económico sostenible cumple ciertos requisitos relacionados con las variables medioambientales que se introducen en los modelos de crecimiento económico y que responden a los procesos ecológicos considerados en la política fiscal.

Con lo indicado anteriormente, este artículo lo que pretende es determinar la cantidad de recursos monetarios que el Ecuador deja de percibir por concepto de Gasto Tributario en lo que tiene relación a los tres componentes: Exoneración vehículos productivos, exoneración tercera edad y exoneración discapacidad del Impuesto Ambiental por la Contaminación Vehicular y su influencia en el PIB durante el periodo 2015-2017.

Análisis comparativo impuesto ambiental a la contaminación vehicular vs. Total gasto tributario otros impuestos

Tabla 12

TOTAL IMPUESTO AMBIENTAL CONTAMINACIÓN VEHICULAR AÑOS: 2015-2016 -2017				
	MILLONES USD	% GASTO TRIB. OTROS IMPUESTOS	% RECAUDACIÓN	% PIB
Exoneración vehículos Productivos	242,7	85,50%	1,90%	0,60 %
Exoneración tercera edad	8,9	3,80%	0,00%	0,00 %
Exoneración discapacidad	2,3	1,00%	0,00%	0,00 %
TOTAL	253,9	90,30%	1,90%	0,60 %

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

Tabla 13

TOTAL GASTO TRIBUTARIO OTROS IMPUESTOS AÑOS 2015-2016-2017			
832,8	100%	6,40%	0,80%

Fuente: Base de datos del Servicio de Rentas Internas

Es así que durante el periodo 2015-2017 el Ecuador deja de percibir USD 832,8 millones por concepto de Gastos Tributarios Otros Impuestos, de los cuales USD 253,9 concierne al IACV. Con este perfil comparativo se determina entonces que se sigue el procedimiento tributario y que está constituido por una serie de actos relacionados entre sí con una finalidad común: gestionar, recaudar e inspeccionar los tributos, así como sancionar las infracciones tributarias y revisar los actos tributarios. Cabe mencionar que el Gasto Tributario otros Impuestos

total durante el periodo 2015-2017 que es de 6,4% pertenece a la recaudación neta de ese periodo, donde el IACV tiene una representatividad de recaudación neta del 1,9 % (Tabla 7).

En lo que tiene relación al Producto Interno Bruto (PIB) el Gasto Tributario otros Impuestos total durante el periodo antes mencionado deja de aportar al PIB total del país el 0,8 % del cual el 0,6 % pertenece al IACV debido a las exoneraciones analizadas minuciosamente en los ítems anteriores.

REFERENCIAS

Cuadri, G. (2016). Teoría y práctica en política ambiental. México: Trillas.

Hora, D. L. (12 de Mayo de 2012). Noticias. Impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

Mankiw G, T. M. (2017). Economía (Tercera ed.). Madrid: Paraninfo S.A.

Ministerio de Finanzas - Subsecretaría de Presupuestos. (2015). Justificativo proforma presupuesto general del estado 2015. Quito.

Musgrave, R. A. (1978). El futuro de la Política Fiscal. Madrid.

Rosales, C. (2015). La disposición a pagar por el medio ambiente. Andalucía: Centro de estudios andaluces.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades) (22 de 09 de 2017). Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Pichincha, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas (Proyecto Salto, 2002-2003). (03 de 10 de 2017). Manual Gasto Tributario 2016. Quito, Pichincha, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas (Jorrat, 2003). (04 de 09 de 2018). Manual Gasto Tributario 2017. Quito, Pichincha, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas. (04 de 04 de 2017). Manual Gasto Tributario 2015. Quito, Pichincha, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas. (03 de 10 de 2017). Manual Gasto Tributario 2016. Quito, Pichincha, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas. (03 de 09 de 2017). Manual Gasto Tributario 2017. Quito, Pichincha, Ecuador.

Servicio de Rentas Internas. (03 de 09 de 2018). Manual Gasto Tributario 2017. Quito, Pichincha, Ecuador.