

Análisis del Impacto del Impuesto Ambiental en el Ecuador, Zona 3.

Analysis of the Environmental Impact in Ecuador, Zone 3.

Mayra Patricia Bedoya Jara, Ana María Oviedo Bejarano, Edgar Fabián Mera Bozano, Santiago Xavier Flores Brito.

Institución: Universidad Técnica de Ambato

Facultad de Contabilidad y Auditoría.

mp.bedoya@uta.edu.ec, edgarfmera@uta.edu.ec, santiagoxflores@uta.edu.ec

46

RESUMEN

El Ecuador ha realizado importantes esfuerzos dentro de la legislación interna a fin de fomentar las conductas ecológicas responsables en la ciudadanía, particularmente en reformas tributarias que buscan incentivar el reciclaje, y desincentivar prácticas contaminantes de los automotores, partiendo de un principio básico de la tributación ambiental: quien contamina, paga. Si bien ha existido una amplia recuperación del impuesto redimible a las botellas plásticas, que muestra una conducta de reciclaje, conforme a la presente investigación se ha podido determinar que el impuesto ambiental a los vehículos motorizados, en la práctica no ha cumplido su labor, toda vez que no se ha notado cambio en la conducta del consumidor por efecto del impuesto; sin embargo con un efecto recaudatorio, aunque mínimo frente al total recaudado por la Administración tributaria, ha permitido implementar por parte del Gobierno medidas ambientales importantes como el mejoramiento y fortalecimiento de la calidad del combustible, lo que genera menor contaminación, el impuesto en su estructura y fundamento teórico no ha alterado la carga fiscal del contribuyente, conforme su diseño en el Ecuador el tributo al ambiente es un impuesto progresivo de fácil recaudación que no ha creado efectos negativos a nivel empresarial.

Palabras clave: Ambiente, Impuestos, Fiscalidad Verde, Contaminación, Sostenibilidad

ABSTRACT

Ecuador has made important efforts within domestic legislation to promote responsible ecological behaviors in citizenship, particularly in tax reforms that seek to encourage recycling, and to discourage polluting practices of motor vehicles, based on a basic principle of environmental taxation : Who defiles, pays. Although there has been an extensive recovery of the tax on plastic bottles, which shows a recycling behavior, according to the present investigation it has been possible to determine that the environmental tax on motorized vehicles has not, in practice, fulfilled its task, Since there has been no change in consumer behavior as a result of the tax; However with a collection effect, although minimal compared to the total collected by the Tax Administration, has allowed the Government to implement important environmental measures such as the improvement and strengthening of fuel quality, which generates less pollution, the tax on its structure And the theoretical basis has

not altered the tax burden of the taxpayer, according to its design in Ecuador the environmental tax is a progressive tax of easy collection that has not created negative effects at the corporate level.

Keywords: Environment, Taxation, Green Taxation, Pollution, Sustainability

INTRODUCCIÓN

47

A nivel nacional las condiciones naturales han privilegiado al Ecuador (los países enclavados en los Andes tropicales son el primer “punto caliente” de biodiversidad del planeta pues albergan el mayor número de especies endémicas, tanto en plantas como en vertebrados, está entre los 17 países mega diversos del mundo y es el más diverso por unidad de superficie), pero no es ajeno a los problemas medio ambientales. Oliva N, Alava Ana, Mancilla Alfredo & otros (2011) consideran que “la región andino-tropical ha sufrido una gran pérdida de hábitats naturales, tanto que en la actualidad sólo un 25% de la vegetación podría considerarse original, existen 2.180 especies amenazadas por destrucción de su hábitat, tráfico de especies o caza y pesca indiscriminadas)”.

Lo anterior demuestra la necesidad de que se retome el debate, en el que el Estado delimite una política ambiental que concientice y regule los comportamientos de las personas y empresas. Esto último es especialmente relevante en un país donde no se han alcanzado las condiciones de vida adecuadas para la población y por tal no puede descuidar el ámbito productivo.

Uno de los principales mecanismos de intervención del Estado en la economía que es la política fiscal ofrece algunas herramientas que han sido efectivas para alcanzar algunos objetivos.

A nivel nacional ya se evidencian esfuerzos encaminados a la conservación del ambiente, en la Constitución (2008) le otorga derechos a la naturaleza, el Plan Nacional para el Buen Vivir señala, como una de las estrategias, la “sostenibilidad, conservación, conocimiento del patrimonio natural y fomento del turismo comunitario”, y plantea el objetivo de “garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y saludable”. La relación entre estos preceptos y la política tributaria está respaldada en el artículo 300 de la Constitución, donde se explica la necesidad de que el sistema tributario tenga como uno de sus objetivos la promoción de comportamientos amigables con el medio ambiente: “la política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables”.

Así mismo en el Ecuador existe la Ley de Fomento Ambiental, mismo que fue expedido en el año 2011, basándose en la Constitución (2008) que determina que se “reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado”.

En función de las competencias constitucionales otorgadas, y con el objetivo 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, mediante suplemento del Registro oficial N. 583 del 24 de

noviembre de 2011 se publica la LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO, en donde entre otros se crea el IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION VEHICULAR y el IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES.

En este escenario de oportunidades y de acciones comunes a nivel internacional, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) afirma que los impuestos verdes tienen la capacidad de resarcir ciertas fallas del Mercado, con la incorporación del impacto que sufre el medio ambiente a través de los precios de los bienes contaminantes. Asimismo, las tasas impositivas llevan a los productores y consumidores a tener un comportamiento más amigable o consciente de su entorno; también supone incentivos para el desarrollo de tecnologías menos contaminantes. En cuanto al diseño de los impuestos medioambientales, la OCDE precisa que éstos deben recaer en los contaminantes o en la acción dañina al medio ambiente; su cobertura debe ser tan amplia como lo es el contaminante en sí y deben tener la magnitud del daño que causan, a fin de acarrear mejoras en el entorno. Por otro lado, los impuestos deben estar inscritos en una consolidación fiscal que permita la complementariedad, modificaciones o reducciones dentro del esquema impositivo, y que puedan sumarse a otras políticas para que tengan un mayor impacto en ciertas áreas. Impuestos verdes: su impacto ambiental. Creación de mercados y tendencias en política ambiental (Centro de Estudios fiscales, 2014).

El diseño de un impuesto ambiental debe ser estructurado a través de los principios tributarios constitucionales, particularmente aquel que tiene relación con la capacidad contributiva, económicamente viable y cuyo recurso obtenido del ciudadano que actúe como sujeto pasivo del impuesto sea direccionado adecuadamente en la política ambiental.

El medio ambiente es multidisciplinario y variado. Afectado siempre por el impacto físico y natural de las actividades humanas. Conforme a datos proporcionados por la agencia nacional tránsito en el 2014 se registró un total de 1.934.384 vehículos ; este número incluye automóviles, camionetas, Suv, camiones, ómnibus, volquetas, especiales, tráileres, tanqueros, multiusos y ortopédicos, que son o pueden ser causantes de contaminación ambiental, sobre aquellos de alguna manera deben ejercerse controles y supervisiones, mediante “fiscalidad verde” para el funcionamiento que certifiquen un correcto y adecuado trabajo de todos los sistemas

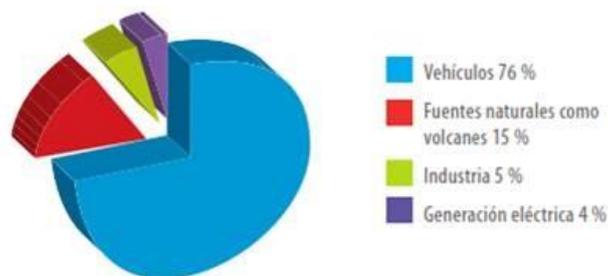
En nuestro medio existen mínimas medidas regulatorias para protección de la naturaleza, debido a la falta de consideración de los límites físicos del planeta en el sistema económico, “las decisiones de consumo y producción no toman en cuenta las consecuencias que pueden tener sobre terceros que nada tuvieron que ver con la toma de esas decisiones; tales efectos se conocen como externalidades” (Griffiths & Wall, 2004, p. 172) y pueden ser positivas o negativas. La existencia de las externalidades hacen que los costos privados y los costos sociales de una actividad económica sean diferentes, es así que cuando las externalidades son negativas, como la contaminación causada por las aguas contaminadas de la industria textil, o las emisiones de CO2 al ambiente los costos sociales son mayores que los costos privados; cuando las externalidades son positivas, como la captura de carbono generada por los árboles sembrados para la rehabilitación de los parques dentro de la ciudad, los costos sociales son menores que los costos privados (en este caso, valdría la pena hablar de beneficios sociales mayores que los beneficios privados).

Así pues, el Estado puede hacer uso de varios instrumentos de política ambiental. Están las medidas de comando y control, que se refieren a regulaciones a través de la normativa legal. Por el otro lado están los mecanismos de instrumentos económicos, denominados así porque buscan corregir los precios de bienes y servicios para que incorporen el costo social, además del privado, incurrido en su producción o consumo, algunos ejemplos de estos son los impuestos ambientales o los permisos de emisión negociables. Esta clasificación, no implica de ninguna manera que la política ambiental opte por un tipo de instrumentos u otro; por lo general, ambos se complementan.

“Dentro de los instrumentos económicos, la política fiscal puede jugar un rol importante en la consecución de ciertos objetivos ambientales, a través de dos vías: (i) la recaudación de impuestos (y otras figuras tributarias como tasas o cánones) y (ii) el uso de los fondos públicos. La primera de ellas, los impuestos, actúa a través del cambio en la estructura de incentivos de los hogares y empresas lo cual afecta las decisiones de consumo, inversión y producción. La segunda, el gasto gubernamental, influye no sólo mediante los gastos recurrentes sino también mediante la inversión en infraestructura, el apoyo al desarrollo tecnológico, el fomento de sectores encaminados a proteger o mejorar la calidad del medio ambiente o a reducir los impactos negativos de las actividades económicas”. (Gómez, 2010)

La contaminación de nuestro país proviene de diversas fuentes:

Gráfico No. 1: Principales fuentes de Contaminación en el Ecuador



<http://www.guapulo.com/content/view/136/70/>

Elaborado por: Mayra Bedoya, Ana María Oviedo, Fabián Mera, Santiago Flores

Fuente: Córdova Paúl Fernando, 2012

- a) vehículos, la mayor contaminación atmosférica es causada por los vehículos que utilizan hidrocarburos de baja calidad, según la Dirección Nacional de Hidrocarburos de Ecuador. Por ejemplo, la cantidad de azufre que tiene el diésel en nuestro país es diez veces mayor a la que toleran las normas en Estados Unidos. Aunque al menos estos combustibles ya no contienen plomo.

Es importante hacer referencia a las normativas mundiales y el medioambiente, por ejemplo al momento están vigentes las normativas Euro y TIER, que controlan las emisiones de azufre y gases de los combustibles. La norma europea establece requisitos que regulan los límites para las emisiones de gases de combustión interna de los vehículos que se comercializan en la Unión Europea.

Y la TIER, en Estados Unidos, define estándares para una gasolina más limpia mediante la reducción de azufre y de las emisiones de gases.

En Ecuador entró en vigencia la normativa que promueve el uso de combustibles con calidad Euro 3, sin embargo en el Informe de Calidad de Combustibles de Petrocomercial, nuestra gasolina es de calidad inferior (Euro 2).

La normativa Euro 3 establece que la gasolina tenga mínimo 95 octanos y la de Ecuador tiene 91 octanos, de igual forma debería tener como máximo 100 mg/kg y tiene 150 mg/kg de contenido de azufre.

Gráfico No. 2: Calidad del Combustible



Fuente: AEADE 2016

La calidad de los combustibles afecta considerablemente al medioambiente, por ello es importante que su calidad sea la que las normas vigentes determinen o incluso superen en calidad los estándares mínimos determinados.

Conforme lo indica el Instituto Nacional de Estadística y Censos, en el año 2014 existían 29.068 establecimientos que se dedicaban a actividades relacionadas con el comercio automotor: 70% al mantenimiento y reparación de vehículos; y el 30%, a la venta de partes, piezas y accesorios y venta al por menor de combustibles y vehículos.

Según el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, Pro Ecuador, la industria automotriz ecuatoriana ha generado gran desarrollo tecnológico en los últimos 30 años. Esto responde a que contribuye al desarrollo nacional con inversiones, capacitación, tecnología y generación de divisas.

El sector automotor mueve la economía de un país, por lo que es importante analizar el Valor Agregado Bruto (VAB) y su aporte al PIB no petrolero del país.

El Sector Transporte del 2010 al 2015 representó en promedio el 7,8% del PIB no Petrolero; ahora bien, al analizar los subsectores que lo componen y la participación que cada uno de ellos tiene dentro del agregado Sector Transporte, se puede observar que el transporte y almacenamiento es el que más participación posee (94%); fabricación de equipo de transporte, 4%; y el VAB de comercio, autopartes y reparación de vehículos el 2% del VAB total. (SENAE, 2016).

Gráfico No. 3: Carga Tributaria en vehículos



Fuente: AEADE 2016

Los vehículos automotores representan una participación, dentro de la producción del sector transporte, del 14,4%. Se relaciona directamente con 106 de los 245 sectores de la economía. Dentro de esta categoría se incluyen fabricación de cualquier tipo de vehículo, fabricación de carrocerías, remolques, semirremolques, fabricación de partes y accesorios para motores de vehículos. Los principales bienes y servicios demandados son: vehículos automotores 30%, servicios de comercio 27%, neumáticos y cámaras de aire 11%, productos de plástico 6,4%, servicios de intermediación financiera 6,3%, productos de hierro y acero 4,2%. (AEADE, 2016)

- b) erupciones volcánicas, las cenizas volcánicas contienen plomo, cadmio y arsénico. Además, las partículas grandes causan problemas respiratorios, conjuntivitis, alergias en la piel, entre otros.
- c) afecciones, que influyen sobre todo en los niños, las niñas y ancianos, el segmento más vulnerable de la población.

- d) industrias, muchas ciudades del país conviven junto a fábricas y otras industrias que eliminan gases nocivos. Esta cercanía ha ocurrido debido al incumplimiento de leyes que prohíben a las industrias su instalación próxima a los centros poblados y al crecimiento de las ciudades, lo cual trae como resultado que los sitios antes periféricos hoy estén en medio de las ciudades.
- e) generación de electricidad, las plantas hidroeléctricas emiten material, producto de los motores de combustión, además de los gases arriba ya citados. Y todos estos porcentajes podrían tender a aumentar si no existe conciencia y cultura ambiental en cada una de las personas.

ESTADO DEL ARTE

Medidas de mitigación ambiental aplicadas en otros países

En una reunión celebrada en Kioto, Japón, en Diciembre de 1997, 160 países se comprometieron en reducir las emisiones de CO₂ y otros gases que producen el efecto invernadero. Si bien hasta la fecha son pocos los países que lo han cumplido, el Protocolo de Kioto establece que los países industriales deben reducir en un 5% sus niveles medios de emisión en el período 2008 – 2012 frente a los niveles registrados en 1990. Algunos países se comprometieron en ir más allá: La Unión Europea fijó una meta de reducción del 8% y Estados Unidos y Japón acordaron reducir las emisiones en un 7% y 6% respectivamente. El Grupo Intergubernamental para el Cambio Climático de la ONU entonces llega a la conclusión de que el efecto invernadero representa un gran problema ambiental que amenaza a las actividades económicas y las condiciones de vida de muchas personas en todo el planeta. El informe OCDE publicado el 13 de Octubre del 2010 apuesta por la elevación de la tributación ambiental (gravámenes sobre los carburantes, la producción de algunos tipos de energía o las emisiones contaminantes y la imposición sobre residuos), en éste informe, la OCDE ha subrayado que los impuestos que gravan la contaminación son los mejores instrumentos para favorecer la innovación ambiental y por ello aconseja a los gobiernos establecer una fiscalidad elevada en éste terreno. Algunos países europeos han avanzado en la dirección mencionada como son los países de Dinamarca, Finlandia y Suecia. Sin embargo otros países optan por otras medidas de mitigación que lo que hacen en un principio es adaptar a los ciudadanos a un cambio de actitud frente a los problemas del ambiente, concientizar y posteriormente o conjuntamente aplicar impuestos eficientes enfocados a la protección del planeta.

Los países europeos y nórdicos, desde finales de la década de los 80's e inicios de los 90's, empezaron a implementar “reformas fiscales verdes”, especialmente en materia impositiva. En una primera etapa, estas reformas se plantearon como respuesta a la crisis económica y a los altos niveles de desempleo que enfrentaban estos países; y, tuvieron como objetivo reducir la imposición directa al trabajo (como las cotizaciones a la seguridad social) a través de la sustitución con impuestos indirectos ambientales, fomentando de esta manera la creación de empleo al abaratar el costo del factor trabajo, sin alterar la carga fiscal (Rodríguez Méndez, 2001). En esta etapa, las reformas fiscales verdes trataron de conjugar objetivos ambientales, como la reducción de gases de efecto invernadero, con objetivos socioeconómicos, como es el

incremento en el empleo. Dinamarca, Finlandia y Suecia fueron quienes emprendieron con mayor fuerza las reformas fiscales verdes introduciendo impuestos sobre la contaminación atmosférica y a los residuos sólidos. Política fiscal a favor del medio ambiente en el Ecuador. (Bitar, CEPAL 2014).

METODOLOGIA

53

El enfoque de ésta investigación, conforme proviene del análisis de la información del organismo de control tributario como administrador del impuesto, es cuantitativa, adicionalmente posee un enfoque cualitativo toda vez que se analizaron las conductas ambientales de los ciudadanos sujetos al impuesto, a partir de la implementación del mencionado tributo.

De la información de la Administración Tributaria se ha cuantificado la evolución de la recaudación del impuesto ambiental a los vehículos motorizados a fin de determinar su efecto en el cambio de comportamiento en la conducta ecológica, es decir evidenciar una disminución del efecto contaminante con la utilización de vehículo con cilindraje menor a 1500 cc.

Resulta ser un tipo de investigación descriptiva, ya que se describen los hechos a partir del análisis de la información de recaudación y número de Sujetos pasivos propietarios de vehículos motorizados, así como de aquellos que por mandato legal se encuentran exonerados del pago.

Número de automotores en la zona 3

La Zona 3 al 2012 mantenía un parque automotor de 259 mil vehículos mientras que al 2016 ascendió a 317 mil lo que muestra un crecimiento nominal de 22.5%, cabe indicar que de la totalidad de los automotores no todos son sujetos al impuesto ambiental conforme la legislación vigente que prevé el pago únicamente sobre aquellos automotores con cilindraje mayor a 1500 cc, en ese sentido los vehículos sobre los cuales no se configura el hecho generador al 2016 ascienden a más de 123 mil. Un número importante de vehículos han sido exonerados, conforme la actividad productiva, actividades de choferes profesionales o se trate de vehículos que a ese período impositivo generaban exención para las personas con discapacidad o de la tercera edad.

Tabla No. 1 : Número de automotores 2012-2016 Zona 3

PROVINCIA	NO. DE VEHÍCULOS		TIPO DE VEHÍCULOS				EXONERADOS	VEHÍCULOS CON CILINDRAJE MENOR A 1500 CC	
			LIVIANOS		PESADOS			2012	2016
	2012	2016	2012	2016	2012	2016			
TUNGURAHUA	99.836	124.706	90.100	111.981	9.736	12.725	16.641	32.019	41.874
PASTAZA	11.593	15.287	10.365	13.839	1.228	1.448	2.211	6.258	9.167
COTOPAXI	78.086	92.780	68.364	81.772	9.722	11.008	10.202	30.217	39.845
CHIMBORAZO	67.901	83.002	60.399	74.119	7.502	8.883	11.052	24.624	32.245
TOTAL	259.428	317.791	231.240	283.727	30.200	36.080	40.106	93.118	123.131

Elaborado por: Mayra Bedoya, Ana María Oviedo, Fabián Mera, Santiago Flores

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Recaudación impuesto redimible a las botellas plásticas

En el año 2012, período sobre el cual inicia el proceso de gestión del impuesto, la administración tributaria recaudó 89 mil dólares, mientras que al 2016 la recaudación fue de 104 mil, lo que representa un crecimiento nominal de 16,85 %, mostrándose que el consumo de botellas plásticas no ha disminuido, pero que sin embargo ha generado un proceso de reciclaje, ya que se trata de un impuesto redimible, que en promedio relacionando el impuesto de 0.02 USD podría alcanzar un número de 5.2 millones de botellas plásticas recicladas.

Beneficios Tributarios establecidos en el Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones (COPCI).

Con fecha 29 de diciembre del 2010 se emitió el Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones cuyo objetivo es el regular el proceso productivo que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado, equitativo, eco-eficiente y sostenible con el cuidado de la naturaleza.

Dentro de este cuerpo legal se establecieron incentivos de orden tributario generales a ser aplicados en las nuevas inversiones dentro del territorio ecuatoriano. A continuación se detallan aquellos que se relacionan con la promoción y cuidado del medio ambiente.

Tabla No. 2 Beneficios COPCI

DETALLE	BENEFICIO FISCAL	CONDICIONES
Capacitación técnica dirigida a investigación, desarrollo e innovación tecnológica, que mejore la productividad	100% ADICIONAL DEL GASTO INCURRIDO	El beneficio no supere el 1% del valor de los gastos efectuados por conceptos de sueldos y salarios del año en que se aplique el beneficio
Gastos en la mejora de la productividad de las siguientes actividades asistencia técnica en desarrollo de productos mediante estudios y análisis de mercado y competitividad; asistencia tecnológica a través de contrataciones de servicios profesionales para diseño de procesos, productos, adaptación e implementación de procesos, de diseño de empaques, de desarrollo de software especializado	100% ADICIONAL DEL GASTO INCURRIDO	El beneficio no superen el 1% de las ventas
Gastos de viaje, estadía y promoción comercial para el acceso a mercados internacionales, tales como ruedas de negocios, participación en ferias internacionales, entre otros costos o gastos de similar naturaleza	100% ADICIONAL DEL GASTO INCURRIDO	El beneficio no supere el 50% del valor total de los costos y gastos destinados a la promoción y publicidad
La depreciación y amortización que correspondan a la adquisición de maquinarias, equipos y tecnologías destinadas a la implementación de mecanismos de producción más limpia, a mecanismos de generación de energía de fuente renovable (solar, eólica o similares) o a la reducción del impacto ambiental de la actividad productiva, y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero	100% ADICIONAL DEL GASTO INCURRIDO	Que las maquinarias no sean necesarias para cumplir con lo dispuesto por la autoridad ambiental competente para reducir el impacto de una obra o como requisito o condición para la expedición de la licencia ambiental, ficha o permiso correspondiente. Este gasto adicional no podrá superar un valor equivalente al 5% de los ingresos totales

Elaborado por: Mayra Bedoya, Ana María Oviedo, Fabián Mera, Santiago Flores

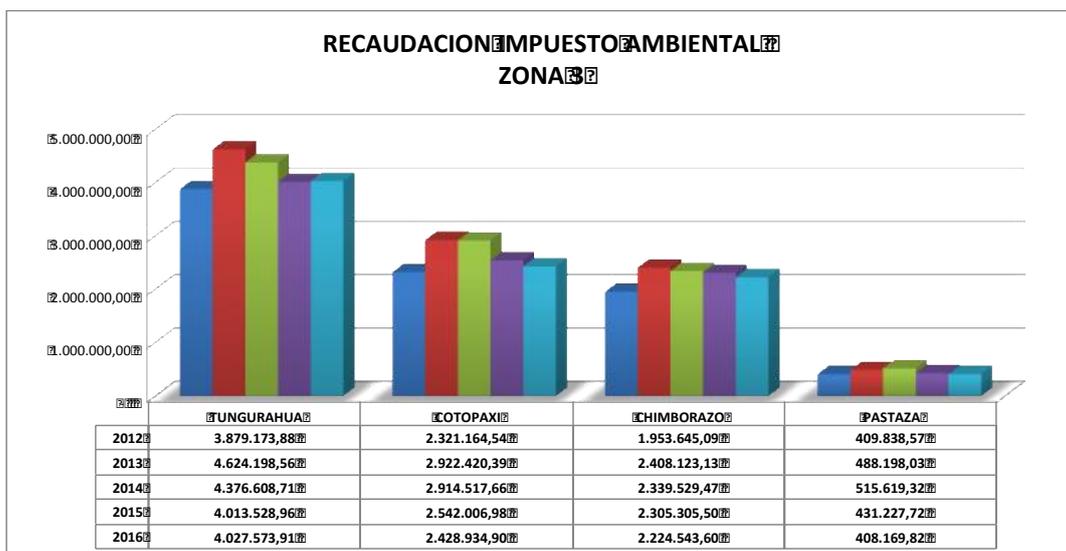
Fuente: COPCI

Podemos observar que los beneficios detallados en el cuadro anterior están enfocados a incentivar la producción que se relacione con el cuidado del medio ambiente.

ANÁLISIS DE LA RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR EN LA ZONA 3

El aporte económico del sector automotriz en la Zona 3, respecto a la recaudación del Impuesto Ambiental en los últimos 5 años, registra un promedio anual de \$ 9'506.865,75.

Gráfico No. 4: Recaudación Impuesto Ambiental



Elaborado por: Mayra Bedoya, Ana María Oviedo, Fabián Mera, Santiago Flores

Fuente: Bas de datos SRI, 2017

El Servicio de Rentas Internas señala que la Provincia de Tungurahua se constituye en la mayor aportante con una participación del 44%, seguida de Cotopaxi con 27%, Chimborazo 24% y finalmente Pastaza con una pequeña participación de 5%.

Gráfico No. 5: Participación de la Recaudación

PARTICIPACION EN RECAUDACION IMPUESTO AMBIENTAL
ZONAS
ULTIMOS AÑOS

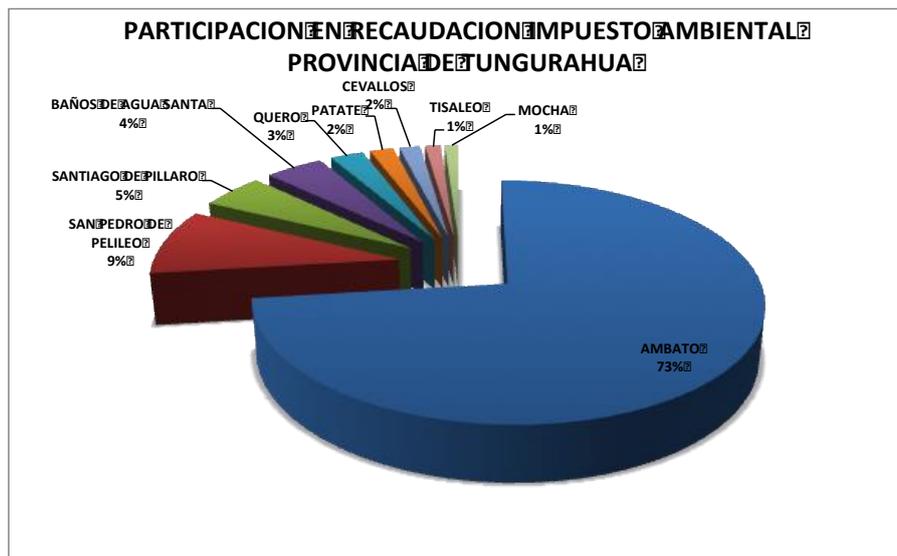


Elaborado por: Mayra Bedoya, Ana María Oviedo, Fabián Mera, Santiago Flores

Fuente: Base de datos SRI, 2017

La contribución en Impuesto Ambiental que realiza la Provincia de Tungurahua se ve inyectada principalmente por el Cantón Ambato con una participación del 73% con un monto promedio anual superior a los \$ 3'000.000,00; seguida por el Cantón San Pedro de Pelileo que representa un 9%.

Gráfico No. 5: Participación de la Recaudación



Elaborado por: Mayra Bedoya, Ana María Oviedo, Fabián Mera, Santiago Flores

Fuente: Base de datos SRI, 2017

RESULTADOS

1. La implementación del proceso de gestión del impuesto ambiental no ha sido costoso pues su pago se realiza a través del cobro de la matrícula, es un impuesto que no ha resultado impopular ya que ha sido pagado por la gran mayoría sin existir pedidos anticonstitucionales del impuesto, el tributo no ha creado efectos negativos en la productividad toda vez que se encuentran exentos para la actividad productiva, tampoco ha sido un factor inflacionario.
2. En 2016, la economía del país y el sector automotor han tenido uno de los desempeños más complejos de los últimos tiempos, dado no necesariamente de un impacto fiscal ambiental, sino de las dificultades macroeconómicas derivadas de los choques externos y las decisiones de política económica, se ha trasladado una gran parte del peso de la crisis al sector privado. Todo esto ha arrojado como resultado, que el sector comercial y, dentro de éste, el automotriz ha debido sortear un panorama cargado de incertidumbre y múltiples medidas que han afectado seriamente la actividad empresarial. Durante los dos últimos años el sector automotor ha enfrentado una severa reducción del mercado como consecuencia de los efectos recesivos de la economía y de la limitación a las importaciones de vehículos livianos y de CKD así como una salvaguardia e incremento de aranceles de vehículos comerciales. Estas últimas se han constituido en las causales para que el mercado automotor muestre un decrecimiento importante, la aplicación del impuesto verde no se convirtió en un freno para la comercialización de vehículos.

3. No se ha evidenciado un cambio en las conductas ecológicas responsables con la aplicación del impuesto, ya que conforme los datos de la Administración Tributaria en la zona 3 ha existido un crecimiento nominal del 22.5% del parque automotor al 2016, en comparación al año 2012 período desde la implementación del impuesto, es decir no ha resultado efectivo el diseño de un impuesto regulador, sin embargo el valor del recaudo, ha permitido implementar por parte del Gobierno medidas ambientales importantes como el mejoramiento y fortalecimiento de la calidad del combustible.
4. El Impuesto redimible a las botellas plásticas no ha contribuido al cambio de comportamiento en el consumo, pues su recaudación ha incrementado desde el 2012 al 2016 en un 12.85% lo que evidencia un mayor número de botellas plásticas en el mercado, pero sin embargo ha sido fundamental en el proceso de reciclaje que muestra una cultura ambiental aun cuando parte de la devolución del impuesto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AEADE, A. (2016). URL <http://www.aeade.net>. Descarga 26/04/17.

Asamblea Nacional Constituyente (2008). Constitución de la República del Ecuador.

Asamblea Nacional (2010). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Asamblea Nacional (2011). Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Bitar, S. (2014). Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina.

Griffiths, A., & Wall, S. (2004). Applied Economics (Décima ed.). Londres, Inglaterra: Pearson Education Limited.

Gómez, A. C. (2010). PERSPECTIVAS DEL MEDIO AMBIENTE: AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. Panamá.

Méndez, M. R., Rodríguez, A. G., & Villot, X. L. (2001). Experiencias, efectos y pautas de diseño de reformas fiscales verdes: una puesta al día. Hacienda pública española, (2001), 322-342.

OCDE, O. p. (2005). Glossary of Statistical Terms.

Oliva, N., Rivadeneira, A., Serrano, A., Martín, S., & Cadena, V. (2011). Impuestos Verdes: ¿una alternativa viable para el Ecuador. Ecuador: *Editorial FES-ILDIS*.

Servicio de Rentas Internas, (2013). Servicio de Rentas Internas. Retrieved Abril, 26, 2017.