



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
ESCUELA DE POSTGRADO EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN**

TESIS DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

MAGISTER EN TRIBUTACIÓN

TEMA:

**DOBLE IMPOSICIÓN ENTRE EL IMPUESTO ESTATAL Y MUNICIPAL A
LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE**

AUTORES:

**ROSA PALADINES CHACHO
DANIELA RODRÍGUEZ PESANTES**

DIRECTORA:

Msc Abg. Viviana Vásquez Moreira

Guayaquil - Ecuador

JULIO 2017

DEDICATORIA

A Dios por haberme permitido cumplir mis objetivos, además por su infinita bondad y amor. A mis padres Andrés y Rosa por haberme otorgado la vida, por su apoyo incondicional, por sus valores, por sus consejos y motivación a lo largo de mi vida, pero sobre todo por brindarme todo su amor. A mis hermanas por apoyarme y estar siempre a mi lado y que vean en mí un ejemplo a seguir.

Rosa Paladines Chacho

DEDICATORIA ÍNTIMA

A mis padres

Daniela Rodríguez Pesantes

AGRADECIMIENTOS

Mi mayor agradecimiento es a Dios por su ayuda en todo momento a lo largo de mi carrera, porque este logro lo estoy viviendo según ha sido su voluntad. También quiero agradecer a todas aquellas personas que compartieron sus conocimientos conmigo para poder concluir con esta tesis.

Especialmente a mi tutora Msc. Abg. Viviana Vásquez Moreira por su asesoría y recomendaciones para poder alcanzar este objetivo. A mi compañera de estudio Daniela, que a lo largo de esta carrera ha sido un gran apoyo, me ha brindado su ayuda y compañía en todo momento motivándome a culminar con éxito este trabajo de Tesis.

Rosa Paladines Chacho

Agradezco a la Msc. Abg. Viviana Vásquez Moreira, quien me dio su valiosa orientación y proporcionó los elementos a su alcance para la elaboración y culminación de este trabajo.

Daniela Rodríguez Pesantes

RESUMEN

Los impuestos además de servir como instrumento de recaudación, también permiten satisfacer las necesidades de los estados modernos como instrumento para fomentar el desarrollo de una sociedad.

Luego de un estudio y análisis del tema impositivo en el Ecuador, observamos que la política tributaria fiscal actual, debería convertirse en una verdadera herramienta para el desarrollo del país, pues en el ordenamiento político constitucional de nuestro país, se han realizado leyes, mandatos y ordenanzas que se enlazan con la Constitución de la República del Ecuador que regulan la interpretación y aplicación de los tributos, por lo cual los ciudadanos tienen la obligación de cumplir con los mismos.

Por lo antes expuesto, se deben tener en cuenta reformas que conviertan este tipo de sistemas en herramientas que ayuden a mejorar el crecimiento económico del Estado, y además debería existir un programa de inclusión social para que todos los ciudadanos sean beneficiados.

Los gobiernos seccionales deben reestructurar los ingresos asignados para atender las necesidades de bienes y servicios que la comunidad necesite, sin depender del gobierno central. Esto canalizaría mejor la independencia de la administración seccional para la toma de decisiones en su administración financiera. Además, habría un uso eficaz y transparente en cuanto a la utilización de los recursos monetarios. De esta manera, se podría demostrar de forma clara la justificación del buen uso de sus recursos a la sociedad.

En el presente trabajo analizamos las diferentes normativas en cuanto al pago del Impuesto a los Vehículos Motorizados administrado por el Servicio de Rentas Internas de beneficio nacional, y al pago de Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados administrado por los Municipios de beneficio seccional. Al analizar nuestro trabajo hemos podido identificar la doble imposición interna con referencia a los impuestos antes mencionados. Una vez que hemos identificado este problema jurídico, estamos estableciendo como posible solución la eliminación de la Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados recaudada por el SRI, pues observamos que con este impuesto se está estableciendo una doble imposición, fenómeno que afecta directamente al contribuyente; a la vez estamos demostrando con las recaudaciones del SRI (Tabla 10) que el Estado ya es recaudador de impuestos relacionados a los vehículos. Por lo tanto,

establecemos como conclusión que el impuesto a los vehículos sea solo recaudado por el ente Municipal como consta en la Ley del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados ya que es el órgano que se encuentra más cerca del problema planteado en el presente trabajo.

Además, de describir la naturaleza y características esenciales de la doble imposición interna existente, nos enfocamos en el hecho generador que lo produce para que el contribuyente logre entender el efecto al momento de generar el pago de tributos administrados por dos instituciones diferentes. Este escenario se puede presentar tanto a nivel interno como a nivel internacional; nuestro análisis va dirigido a nivel interno, de tal modo que el cobro de impuestos que hace tanto el Estado como los organismos seccionales para el cumplimiento de sus obligaciones financieras de acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador ocasiona que el ciudadano reduzca su poder adquisitivo.



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Escuela de Postgrado en Administración de Empresas

ACTA DE GRADUACIÓN No. ESPAE-POST-459

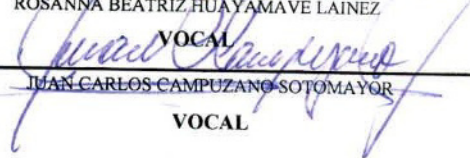
APELLIDOS Y NOMBRES	PALADINES CHACHO ROSA ELIZABETH
Nº DE CÉDULA	0705123859
PROGRAMA DE POSTGRADO	Maestría en Tributación
NIVEL DE FORMACIÓN	MAESTRÍA
TÍTULO A OTORGAR	Magister en Tributación
TÍTULO DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN	DOBLE IMPOSICIÓN ENTRE EL IMPUESTO ESTATAL Y MUNICIPAL A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE
FECHA DEL ACTA DE GRADO	28/07/2017
MODALIDAD ESTUDIOS	SEMIPRESENCIAL
LUGAR DONDE REALIZÓ SUS ESTUDIOS	GUAYAQUIL

En la ciudad de Guayaquil a los veintiocho días del mes de julio del año dos mil diecisiete a las 12:00:39 horas, con sujeción a lo contemplado en el Reglamento de Graduación de Postgrados de la ESPOL, se reúne el Tribunal de Sustentación conformado por: HILDA VIVIANA VASQUEZ MOREIRA, Directora del proyecto de Graduación, y ROSANNA BEATRIZ HUAYAMAVE LAINEZ, Vocal; para calificar la presentación del trabajo final de graduación DOBLE IMPOSICIÓN ENTRE EL IMPUESTO ESTATAL Y MUNICIPAL A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, presentado por la estudiante PALADINES CHACHO ROSA ELIZABETH.

Para constancia de lo actuado, suscriben la presente acta los señores miembros del Tribunal de sustentación y la estudiante.


ROSANNA BEATRIZ HUAYAMAVE LAINEZ

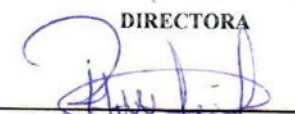
VOCAL


JUAN CARLOS CAMPUZANO SOTOMAYOR

VOCAL


HILDA VIVIANA VASQUEZ MOREIRA

DIRECTORA


PALADINES CHACHO ROSA ELIZABETH

ESTUDIANTE



BIBLIOTECA
ESPAE-ESPOL

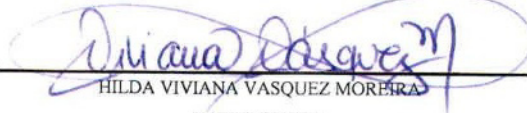


ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
Escuela de Postgrado en Administración de Empresas
ACTA DE GRADUACIÓN No. ESPAE-POST-460

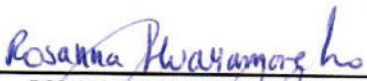
APELLIDOS Y NOMBRES	RODRIGUEZ PESANTES DANIELA ANDREA
Nº DE CÉDULA	0920409950
PROGRAMA DE POSTGRADO	Maestría en Tributación
NIVEL DE FORMACIÓN	MAESTRÍA
TÍTULO A OTORGAR	Magister en Tributación
TÍTULO DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN	DOBLE IMPOSICIÓN ENTRE EL IMPUESTO ESTATAL Y MUNICIPAL A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE
FECHA DEL ACTA DE GRADO	28/07/2017
MODALIDAD ESTUDIOS	SEMIPRESENCIAL
LUGAR DONDE REALIZÓ SUS ESTUDIOS	GUAYAQUIL

En la ciudad de Guayaquil a los veintiocho días del mes de julio del año dos mil diecisiete a las 12:00:39 horas, con sujeción a lo contemplado en el Reglamento de Graduación de Postgrados de la ESPOL, se reúne el Tribunal de Sustentación conformado por: HILDA VIVIANA VASQUEZ MOREIRA, Directora del proyecto de Graduación, y ROSANNA BEATRIZ HUAYAMAVE LAINEZ, Vocal; para calificar la presentación del trabajo final de graduación DOBLE IMPOSICIÓN ENTRE EL IMPUESTO ESTATAL Y MUNICIPAL A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, presentado por la estudiante RODRIGUEZ PESANTES DANIELA ANDREA.

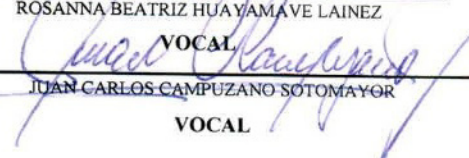
Para constancia de lo actuado, suscriben la presente acta los señores miembros del Tribunal de sustentación y la estudiante.



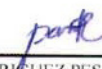
HILDA VIVIANA VASQUEZ MOREIRA
DIRECTORA



ROSANNA BEATRIZ HUAYAMAVE LAINEZ
VOCAL



JUAN CARLOS CAMPUZANO SOTOMAYOR
VOCAL



RODRIGUEZ PESANTES DANIELA ANDREA
ESTUDIANTE

INDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I Determinación de la doble imposición tributaria.....	4
1.1 Doble imposición internacional.....	6
1.1.1 Naturaleza de la doble imposición.....	6
1.1.2 Causas de la doble imposición internacional.....	7
1.1.3 Efectos de la doble imposición internacional.....	9
1.1.4 Tipos de doble imposición internacional.....	9
1.1.5 Mecanismos para evitar la doble imposición internacional.....	10
1.1.5.1. Métodos para eliminar la doble imposición internacional.....	11
1.1.5.1.1 Método de la exención o reparto.....	11
1.1.5.1.1.1 Efectos del método de exención.....	11
1.1.5.1.2 Método de Imputación.....	11
1.1.5.1.2.1 Efecto del Método de Imputación.....	12
1.1.5.2 Modelos de convenio para evitar la doble imposición internacional.....	12
1.1.5.2.1 Modelo de la OCDE.....	12
1.1.5.2.1.1 Aspectos Importantes.....	12
1.1.5.2.1.1.1 Disposiciones Especiales.....	12
1.1.5.2.1.1.2 Métodos para eliminar la doble imposición.....	13
1.1.5.2.1.1.3 Enfoque de la eliminación de la doble imposición.....	13
1.1.5.2.2 Modelo de la ONU.....	14
1.1.5.2.2.1 Aspectos Importantes.....	14
1.1.5.2.3 Modelo Andino.....	14
1.1.5.2.3.1 Aspectos Importantes.....	14
1.1.5.3 Convenios de doble imposición suscritos por Ecuador.....	15
1.2 La doble imposición interna.....	16
CAPÍTULO II Marco Teórico.....	19
2.1 Naturaleza jurídica de los tributos.....	19
2.1.2. Principio de Legalidad.....	19
2.1.3 Principio de Generalidad.....	19
2.1.4 Principio de Proporcionalidad.....	19
2.1.5 Principio de Irretroactividad.....	19

2.2 Normativa de los Impuestos.....	20
2.2.1 Clasificación doctrinaria de tributos.....	20
2.2.1.1 Definición del tributo.....	20
2.2.1.2 Clasificación de los tributos.....	20
2.2.1.2.1 Impuestos.....	20
2.2.1.2.2 Tasas.....	21
2.2.1.2.3 Contribución especial de mejoras.....	21
2.2.1.2.4 Definición del medio ambiente.....	21
2.3 Principios de los impuestos.....	21
2.3.1 Suficiencia.....	21
2.3.2 Capacidad de adaptación en la política de cobertura.....	21
2.3.3 Generalidad.....	21
2.3.4 Igualdad	22
2.3.5 Capacidad de pago personal (proporcionalidad).....	22
2.3.6 Redistribución.....	22
2.3.7 No dirigismo fiscal.....	22
2.3.8 Estimular el crecimiento económico.....	22
2.3.9 Comodidad.....	22
2.4 Inobservancia a los principios tributarios.....	22
2.5 Tipos de impuesto.....	23
2.5.1 Impuestos Directos.....	24
2.5.2 Impuestos Indirectos.....	25
2.6 Estructura Impositiva del Ecuador.....	25
2.6.1 Impuestos administrados por el Servicio de Rentas Internas.....	27
2.6.1.1 Impuesto a la Renta.....	27
2.6.1.2 Impuesto al Valor Agregado.....	28
2.6.1.2.1 Objeto del impuesto.....	28
2.6.1.2.2 Sujetos.....	28
2.6.1.2.3 En la calidad de agentes de percepción.....	29
2.6.1.2.4 En calidad de agentes de retención.....	29
2.6.1.2.5 Hecho generador.....	29
2.6.1.3 Impuesto a los Consumos Especiales.....	29
2.6.1.3.1 Sujeto Activo.....	30

2.6.1.3.2 Sujeto Pasivo.....	30
2.6.1.3.3 Tarifa del Impuesto.....	30
2.6.1.4 Otros Impuestos.....	30
2.6.1.5 Impuestos a los Vehículos Motorizados Servicio de Rentas Internas.....	31
2.6.1.5.1 Sujeto activo.....	31
2.6.1.5.2. Sujeto pasivo.....	31
2.6.1.5.3 Base imposible.....	31
2.6.1.5.4 Exenciones al Impuesto de los Vehículos Servicios de Rentas Internas	32
2.6.1.5.5 Destino del impuesto.....	32
2.7 Impuestos propios de los Gobiernos autónomos descentralizados.....	33
2.7.1 Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados Gobierno Autónomo Descentralizado.....	33
2.7.1.1 Antecedentes históricos.....	33
2.7.1.2 Hecho generador.....	34
2.7.1.3 Cuadro para el cálculo del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados.....	34
2.7.1.4 Exenciones del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados Gobierno Autónomo Descentralizado.....	34
2.7.1.5 Rubros que se cobran en la matriculación vehicular.....	35
CAPÍTULO III Análisis entre la Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados (SRI) e Impuestos a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (Gobierno Autónomo Descentralizado).....	37
3.1 Comparación entre las Leyes de Impuestos a los Vehículos Motorizados (SRI) e Impuestos a la propiedad de los Vehículos Motorizados (COOTAD).....	38
3.2 Cálculo de la matriculación vehicular.....	45
3.2.1 Impuestos a los Vehículos Motorizados (SRI).....	46
3.2.2 Impuestos a la contaminación vehicular.....	46
3.2.3 Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (GAD).....	47
3.2.4 Impuesto a la Junta de Beneficencia.....	47

3.2.5 Tasa SPPAT.....	47
3.2.6 Tasa CTG/DNT.....	50
CAPÍTULO IV Eliminación del Impuesto a los Vehículos Motorizados para evitar la doble imposición existente y lograr que el ciudadano tenga mayor poder adquisitivo	55
Bibliografía.....	66

INDICE DE TABLAS

Estructura Impositiva del Ecuador.....	26
Facultades de Administraciones del Ecuador.....	26
Tarifa del Impuesto a los Vehículos Motorizados (SRI).....	32
Tarifa del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (GAD).....	34
Entidades Administradoras de los tributos.....	36
Recaudación Impuesto a los Vehículos Motorizados (SRI) años 2011-2015 Guayaquil.....	43
Recaudación Impuesto a los Vehículos Motorizados (SRI) e Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados año 2015 Guayaquil.....	44
Calculo de Matriculación Vehicular.....	45
Recaudación 2015 Impuestos relacionados a los Vehículos Ecuador.....	58
Recaudación 2015 Impuestos a los Vehículos Motorizados Ecuador.....	59
Consolidado Ingresos Presupuesto General del Estado 2015.....	59
Recaudación 2015 Matriculación Vehicular Ecuador.....	61

INTRODUCCIÓN

Un aspecto importante en los sistemas tributarios de Latino América es la posibilidad de que los ingresos mejoren en calidad y efectividad en cuanto a la recaudación de impuestos. Sin embargo, a la región le faltan metas que cumplir, pues los impuestos deberían ser concebidos como instrumento para estimular el desarrollo de una nación. No obstante, las estructuras tributarias de América Latina no cumplen todavía con este objetivo.

En el ordenamiento político constitucional de nuestro país, se han realizado leyes, mandatos y ordenanzas que se enlazan con la Constitución de la República del Ecuador que regulan la interpretación y aplicación de los tributos, por lo cual los ciudadanos tienen la obligación de cumplir con los mismos como lo establece la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 83 literal 15 que determina lo siguiente “Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley”.

15. “Cooperar con el estado y la comunidad en la seguridad social, y pagar los tributos establecidos por la ley”.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, podemos decir que “La actividad financiera del Estado tiene su fin en procurar los medios necesarios para la satisfacción de los gastos públicos y consiste en la repartición de las cargas públicas entre las clases y generaciones de contribuyentes (Griziotti)”¹. El Estado tiene un objetivo que cumplir, el cual se resume en procurar una justa distribución de las rentas y de la riqueza entre todos los habitantes del país; para lograr este objetivo se necesita administrar recursos monetarios los mismos que se obtienen de los ciudadanos.

Otra aseveración es “El pago de impuestos es una responsabilidad cívica pero ningún gobierno puede esperar que el solo anuncio de la política tributaria sea suficiente para que los ciudadanos cumplan con sus obligaciones (Slemrod, 2007: 26)”² Para evitar esta aseveración, la cultura tributaria busca crear consciencia en los ciudadanos sobre la importancia de cumplir las obligaciones tributarias, ya que es responsabilidad de la sociedad cumplir y exigir al Estado el manejo correcto y transparente del uso de los mismos.

¹ L. ANDRADE, 2011, Practica Tributaria, Quito, Corporación de Estudios y Publicaciones, p. 4

² A. LOPEZ, 2012, Impuesto vehicular en Ecuador evaluación de impacto en el control, Ecuador, p. 8

Por las razones antes expuestas estamos enfocando nuestro tema de trabajo a la doble imposición que actualmente existe, "cuando el mismo destinatario legal tributario es gravado dos (o más) veces, por el mismo hecho imponible, en el mismo período de tiempo, y por parte de dos (o más) sujetos con poder tributario" (Villegas, 2001, pg. 483). Según esta postura -proveniente de la doctrina alemana y del Tribunal Federal Suizo (Forouge, 1993, pg. 346) para que se configure la múltiple imposición debe haber, entonces: i) identidad en el sujeto gravado, ii) en el hecho imponible y iii) en el tiempo; y debe haber diversidad de los sujetos fiscales.

El objetivo del presente trabajo es el análisis del impuesto de los vehículos motorizados y determinamos que el hecho generador es ser propietario de un vehículo, y este se encuentra grabado tanto por el SRI como Impuesto a los Vehículos Motorizados, y a su vez por el Municipio como Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados. En consecuencia, se ocasiona una doble imposición económica "la cual es utilizada para descubrir aquellas situaciones en las cuales una misma renta o un mismo capital está sujeto a imposición durante un mismo periodo de tiempo, pero por parte de contribuyentes distintos y aun por impuestos diferentes" (Catalina Herran Ocampo, 2000)

La consecuencia de la doble imposición en Ecuador hace que se genere una mayor carga tributaria a los propietarios de los vehículos, pues además existen otros gravámenes como son: el IMPUESTO VERDE, TASA JUNTA DE BENEFICENCIA, TASA SPPAT (Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito), TASAS CTG/DNT (Comisión de Tránsito de Guayas/Dirección Nacional de Tránsito) que aumenta el valor a pagar por cada vehículo.

En nuestro país, el cobro del impuesto a los vehículos por el Estado fue publicado en el Registro oficial 325 del 14 de mayo del 2001, y anteriormente a la existencia de esta ley ya se encontraba en vigencia la Ley de Régimen Municipal que fue codificada y publicada el 15 de octubre de 1971 en el Registro Oficial suplemento 331, esta tuvo muchos cambios y fue derogada y sustituida por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) que fue publicado en el Registro oficial 303 del 19 de Octubre del 2010, lo cual generó una doble imposición vehicular a partir del 2001.

Siguiendo en el análisis del presente trabajo, observamos que existen ciertas limitaciones en los municipios de ciudades pequeñas para poder asumir la competencia de tránsito, pues se necesita de infraestructura y recursos financieros propios, por lo cual en nuestro país se están conformando Mancomunidades de Tránsito entre los municipios de ciudades pequeñas para asumir esta responsabilidad.

Se describe además que una de las consecuencias objeto de nuestra investigación ha sido comprobar que, al existir una doble imposición en los vehículos, hace que el ciudadano reduzca su capacidad adquisitiva, y como consecuencia el presupuesto del mismo se ve afectado.

Este trabajo está estructurado en 4 Capítulos los cuales tienen información teórica y estadística.

En el capítulo I Determinación de la doble imposición tributaria: características generales del sistema tributario, objetivo de doble imposición internacional e interna, análisis de la doble imposición de nuestro país.

En el capítulo II Marco teórico: naturaleza de los tributos, estructura impositiva del Ecuador.

En el capítulo III Análisis de la doble imposición de los impuestos a los vehículos, cuadros estadísticos sobre la recaudación de Impuestos a los Vehículos Motorizados SRI e Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados GAD.

El capítulo IV contiene las conclusiones de este trabajo y las respectivas recomendaciones en busca de un mejor desarrollo del tributo para beneficio de la sociedad.

CAPÍTULO I

DETERMINACIÓN DE DOBLE IMPOSICIÓN TRIBUTARIA

Los países latinoamericanos entre la década de los ochenta y noventa atravesaron por un proceso de globalización en el que se logró: integración económica, acuerdos comerciales, zonas de libre comercio, desarrollo tecnológico entre otras, y como efecto de esto hubo un incremento de inversiones y capitales, lo que produjo una competencia entre países para atraer capitales foráneos. En este aspecto es importante el componente fiscal para atraer estas inversiones, asimismo que puedan brindar estabilidad jurídica a los mismos y así poder establecerse en el país generando ingresos, además de que contribuyen a la generación de empleo.

Un aspecto nocivo que puede tener este flujo de capitales entre distintos países es claramente el fenómeno de la doble imposición, la cual recae sobre una misma renta o capital. Para solucionar este problema, los estados deben tener una legislación que permita desarrollar una política de estado que mejore la estabilidad jurídica de los capitales extranjeros en el país receptor de los mismos.

El Autor Isaac López Freyle dice: “la doble imposición internacional surge cuando las legislaciones de dos Estados coinciden en gravar un mismo ingreso porque los países siguen principios diferentes. Entonces, el conflicto surge cuando dos países contemplan como objeto de gravamen una misma situación jurídica o un mismo hecho generador, bien sea que pretendan gravar o de hecho graven la riqueza generada en un país sujeto a gravamen en otro país o pretendan que los ingresos generados fuera de sus fronteras sean gravados en el país de residencia”. (López, 1962, p22)

Sería importante señalar la vinculación entre el Estado y el sujeto pasivo para lo cual nos sustentamos en el siguiente criterio: “Como lo ha determinado la doctrina, debemos entender por criterios de vinculación tributaria a aquellos que determinan la relación jurídica entre un ente estatal soberano y un sujeto pasivo, lo cual da origen al nacimiento de un derecho de imposición; esto es, la relación jurídico-tributaria que nace entre quien detenta la potestad tributaria y el sujeto pasivo de dicha obligación” (Quiñónez Márquez y Borbor de la Cruz, 2008).

Otros criterios de vinculación que se deben considerar en las transacciones económicas se refieren a la existencia de algún tipo de relación entre contribuyentes tal como lo señala el artículo innumerado luego del Artículo 4 en la Ley de Régimen tributario Interno, que se detallan a continuación:

1. Las proporciones de las transacciones del 50% de compras o ventas a una misma sociedad o persona natural domiciliada o no en el país.
2. Se consideran partes relacionadas a los sujetos pasivos que realicen operaciones con sociedades domiciliadas en paraísos fiscales.
3. Se podrá presumir vinculación cuando las transacciones no se ajusten al principio de plena competencia. El principio de Plena competencia nos indica que “Cuando dos empresas estén, en sus relaciones comerciales o financieras, unidas por condiciones aceptadas o impuestas que difieren de las que serían acordadas por empresas independientes, las rentas que habrían sido obtenidas por una de las empresas de no existir dichas condiciones, y que de hecho no se han realizado a causa de las mismas, podrán incluirse en la renta de esa empresa y sometidas en consecuencia a imposición.”. (DECISIÓN 578: RÉGIMEN PARA EVITAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN Y PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL, Noviembre 2004)

Algunos de los objetivos principales para regular la doble imposición son: evitar que el contribuyente tenga una carga excesiva e injusta en pago de impuestos y adicionalmente frenar la evasión y elusión de impuestos al contar con una mayor información de los mismos.

En el presente trabajo analizaremos las diferentes normativas en cuanto al pago del Impuesto a los Vehículos Motorizados administrado por el Servicio de Rentas Internas de beneficio nacional, y al pago del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados administrado por los Municipios de beneficio seccional. (pg. 38)

Determinaremos a través de este análisis la existencia de una doble imposición interna y la repercusión de orden jurídico, además demostraremos estadísticamente con datos proporcionados por el INEC y el SRI cuánto representa del sueldo promedio de un ciudadano la cantidad desembolsada por el pago de la matriculación vehicular y cómo afecta al contribuyente en su capacidad adquisitiva. Adicionalmente se hace una

distinción entre los impuestos que generan la doble imposición incluidos en la matriculación vehicular.

En el presente trabajo describiremos la naturaleza y características esenciales de la doble imposición interna existente, enfocándonos en el hecho generador que lo produce, por lo cual podemos señalar que la doble tributación interna tiene lugar cuando se presenta: (i) incidencia de dos o más soberanías; (ii) identidad o similitud de impuestos; (iii) identidad de sujetos gravados; (iv) identidad del periodo impositivo y (v) acumulación de la carga tributaria.

El perjuicio que ocasiona al contribuyente la doble imposición en materia tributaria es cuando este se ve afectado por un doble tributo de un mismo hecho generador, el cual es administrado por distintos entes tributarios, provocando que los principios de proporcionalidad, igualdad se vean perjudicados por la indebida carga tributaria sobre el patrimonio del ciudadano y los sacrificios que esto implica a sus derechos.

Es importante manifestar que los gobiernos al establecer políticas fiscales, estas deben de ser concebidas por instituciones técnicas especializadas en materia económica. Si bien el Estado tiene la potestad de crear impuestos, lo adecuado sería que antes de crear un nuevo tributo, este se base en estudios técnicos que valoren las condiciones económicas y sociales del segmento poblacional al cual está dirigido. Las economías gubernamentales en cuanto a creación de impuestos, deben tomar en cuenta la capacidad económica de la sociedad y justificar el beneficio que esta va a recibir a cambio de los impuestos, lo cual concuerda con lo aseverado por los autores: “deber que se le impone al contribuyente de acuerdo a su capacidad contributiva, ya sea en función de su riqueza, ingresos, o gastos con independencia de los beneficios directos que se deriven para el contribuyente de los gastos públicos” (Valdivia y Monroy, 2011, p.10). En nuestro país el manejo de los tributos no es el adecuado ya que estos no se revierten en beneficio económico del ciudadano.

1.1 DOBLE IMPOSICION INTERNACIONAL

1.1.1 NATURALEZA DE LA DOBLE IMPOSICIÓN

El fenómeno tributario de la “doble imposición”, puede ser definido como el acontecimiento en el que dos o más normas tributarias someten a imposición la realización de un mismo hecho generador, el cual genera la obligación de pago de impuestos en dos ocasiones; es decir, que un contribuyente se ve afectado por dos o más

normas jurídicas tributarias que lo obligan al pago de tributos, a pesar de haber realizado un solo hecho generador, sea que ello ocurra dentro de la jurisdicción de un país o entre países. (Menjivar Juan 2011).

El Autor Isaac López Freyle dice: “la doble imposición internacional surge cuando las legislaciones de dos Estados coinciden en gravar un mismo ingreso porque los países siguen principios diferentes. Entonces, el conflicto surge cuando dos países contemplan como objeto de gravamen una misma situación jurídica o un mismo hecho generador, bien sea que pretendan gravar o de hecho graven la riqueza generada en un país sujeto a gravamen en otro país o pretendan que los ingresos generados fuera de sus fronteras sean gravados en el país de residencia”. (López, 1962, p22)

Campagnale, Catinot y Larrondo, podemos definir a la doble o múltiple imposición internacional como: “La superposición de las potestades tributarias de distintos estados o jurisdicciones sobre la renta obtenida por un sujeto, debido a la aplicación de criterios jurisdiccionales diferentes. De esta manera, un mismo contribuyente o ingreso se ven sometidos a tributación en más de un país” (Campagnale, Catinot y Larrondo, 2000, p.18).

Podemos indicar que la doble imposición se genera cuando un mismo objeto imponible es sometido a la normativa de dos administraciones tributarias diferentes ya sea en el país de origen o en otro país.

1.1.2 CAUSAS DE LA DOBLE IMPOSICIÓN INTERNACIONAL

La causa de la doble imposición internacional se encuentra en la superposición de jurisdicciones fiscales en la esfera internacional, aquello que se ha denominado "superposición en el espacio de dos ámbitos de imposición" (Torres Silva, 2011). Esta superposición se inicia cuando la norma tributaria estructura los tributos de manera diferente.

En concordancia con Torres Silva, hay básicamente dos factores que generan la doble imposición internacional:

- La utilización de diferentes criterios de sujeción: Los Estados ejerciendo sus potestades tributarias establecen qué criterio utilizarán para determinar cuáles rentas serán gravadas en su Estado y cuáles no. Los criterios seleccionados pueden no ser iguales. Por ejemplo, un Estado puede utilizar el criterio de la fuente y gravar las rentas obtenidas por un extranjero que trabajó en ese Estado, mientras

que el Estado de donde el sujeto es ciudadano utiliza un criterio subjetivo para gravar las rentas y grava las mismas rentas obtenidas por el sujeto en el exterior, generando la doble imposición internacional.

- La utilización de mismos criterios de sujeción: Los Estados pueden utilizar un mismo criterio subjetivo de vinculación, sin embargo, el significado que le dan al concepto de residencia, domicilio o nacionalidad pueden no ser equivalentes. Por ejemplo, un Estado puede considerar a un individuo residente si permaneció en él por un determinado período de tiempo, mientras que el Estado de donde el individuo es ciudadano considera que él es residente de este segundo Estado por haber nacido allí. Ante esta situación ambos Estados someterán la misma renta obtenida por el individuo a impuestos análogos y dará como resultado que el individuo pague impuestos en su Estado de origen y en el Estado donde está trabajando provocando la doble imposición internacional.

En el estudio de las causas de la doble imposición internacional deben considerarse, según Torres Silva (2011), los principios siguientes:

- El poder que asiste a un Estado para gravar los hechos imponible acaecidos en otro Estado desde el momento en que tengan algún tipo de vínculo con el primer Estado; siendo el criterio de atribución generalmente utilizado por los sistemas fiscales modernos la residencia de la persona gravada, y en algunos Estados la nacionalidad, en virtud de los principios de la dependencia social o destino de la renta.
- El poder de un Estado de gravar los hechos imponible ocurridos en su territorio, aun cuando quien los realice resida en el extranjero; lo cual es factible en virtud del principio de dependencia económica de la persona o de la fuente de su riqueza.

La aplicación de tales principios conduce, inevitablemente, a la superposición de soberanías fiscales y a conflictos de doble imposición, toda vez que los puntos de vinculación utilizados por los sistemas fiscales de cada Estado no se limitan a la dependencia social o económica de la persona, sino que extienden el ámbito de aplicación de sus impuestos a las personas residentes y no residentes con arreglo a nexos económicos.

1.1.3 EFECTOS DE LA DOBLE IMPOSICIÓN INTERNACIONAL

Uno de los efectos que genera la doble imposición internacional es el aumento en la evasión fiscal en el segmento de las empresas multinacionales y transnacionales.

El estudio de las diferentes técnicas para evitar la doble imposición internacional, la descripción de sus distintos elementos y el análisis de los disímiles criterios de sujeción, entre otras cuestiones, suelen limitar tal fenómeno a un problema de mera técnica fiscal; olvidándose así, frecuentemente, que éste constituye un grave problema con incidencia directa en la justicia tributaria. Es precisamente la afectación a la justicia de la imposición, la fundamental consecuencia de la doble imposición internacional (Pérez Inclán, 2007).

Los efectos negativos que puede originar la doble tributación internacional son, los siguientes (Torres Silva, 2011):

Favorecer el freno al desarrollo económico, y en particular a la inversión extranjera, y propiciar un incremento de la evasión fiscal internacional. La primera, depende del lugar que ocupe el elemento fiscal para el inversionista al invertir en un Estado determinado, pues una inadecuada regulación fiscal puede producir un entorpecimiento de la inversión extranjera y propiciar el traslado del capital, que pudo haberse invertido en un Estado, hacia otro más competitivo fiscalmente. La segunda, la existencia de una carga fiscal exagerada, junto a las variadas modalidades del comercio internacional, determinan un creciente incremento de fórmulas dirigidas a eludir impuestos; y originar una deformación de la libre circulación de capitales, trabajo y tecnología; siendo lógico que un exceso de la carga fiscal determine una desviación de los capitales de aquel Estado donde su utilización sería deficiente o irrentable, a otro Estado donde se produzca su óptima utilización.

1.1.4 TIPOS DE DOBLE IMPOSICIÓN INTERNACIONAL

Según la autora Catalina Herran Ocampo existen dos clases de doble imposición internacional las cuales son la doble imposición jurídica y la doble imposición económica:

“La Doble Imposición Jurídica es definida como aquella situación en la que una misma renta o un mismo bien resultan sujetos a imposición en dos o más países, en la totalidad o en parte, durante un mismo periodo de tiempo imponible y por la misma causa” Catalina Herran Ocampo (2000) Doble imposición internacional principios y realidades de los convenios.

Este colisiona con el de territorialidad o de gravamen en la fuente, en virtud del cual la renta se gravaría en el Estado que se genere, cualquiera que sea la residencia de quien la obtenga.

“La Doble Imposición Económica es utilizada para descubrir aquellas situaciones en las cuales una misma renta o un mismo capital está sujeto a imposición durante un mismo periodo de tiempo, pero por parte de contribuyentes distintos y aun por impuestos diferentes, pero recaen sobre la misma materia imponible”. Catalina Herran Ocampo (2000) Doble imposición internacional principios y realidades de los convenios.

Puede producirse que una doble imposición económica y jurídica estén presentes en un mismo caso, donde un contribuyente obtiene rentas en el país de residencia y además también obtiene rentas en el país en el cual se genera la renta.

1.1.5 MECANISMOS PARA ELIMINAR LA DOBLE IMPOSICIÓN INTERNACIONAL

Los métodos para eliminar la doble tributación consisten (Díaz de Bernal, 2002), en esencia, en establecer la forma en que se tratarán fiscalmente aquellas rentas que pueden llegar a ser objeto de imposición en dos o más países, esto es, aquellas medidas que responden a la manera de aplicar las técnicas o mecanismos de orden tributario que se aplican para evitar la doble imposición, todo ello enfocado no a la renta en sí, sino a las consecuencias y tratamiento fiscal de tal riqueza. De acuerdo con la forma en que tales métodos sean adoptados, pueden ser de carácter unilateral o pactados, según sean adoptados a nivel interno de cada Estado, de manera unilateral, o sean producto de acuerdos o pactos celebrados entre los Estados.

El autor Cesar Montaña Galarza define en su libro El Ecuador y los problemas de la doble tributación internacional las siguientes medidas para eliminar la doble imposición:

- Tratados y convenios bilaterales o multilaterales suscritos con otros estados para evitar la doble imposición internacional en materia de impuesto a la renta.
- Tratados y convenios bilaterales o multilaterales suscritos con organismos internacionales que afecten al impuesto a la renta.
- Cuando las instituciones de la comunidad Andina emanen disposiciones de derecho comunitario orientadas a evitar la doble imposición internacional.

1.1.5.1 MÉTODOS PARA ELIMINAR LA DOBLE IMPOSICIÓN INTERNACIONAL

1.1.5.1.1 Método de la exención o reparto En este sistema, el Estado de la residencia del perceptor de las rentas no las tiene en cuenta en el cálculo de la base de su impuesto sobre la renta, lo cual garantiza a los países importadores de capital la efectividad de los incentivos fiscales; también se lo conoce como el método de reparto en cuanto implica una distribución del gravamen entre el estado de residencia y el Estado de fuente al limitar el primero, a través de la exención. Se divide en dos modalidades:

- Exención Intgra: Cuando el Estado de la residencia prescinde absolutamente de gravar las rentas procedentes del país de la fuente. Esta modalidad se encuentra contemplada en el Art. 23 A1 del Modelo de Convenio de la O.C.D.E. (2010).
- Exención con progresividad: El Estado de la residencia renuncia al gravamen de las rentas originadas en el extranjero excluyéndolas de la base del impuesto sobre la renta pero tiene en cuenta su importe a fin de determinar el tipo progresivo que se aplicará a las otras rentas. Esta modalidad también se encuentra contemplada en el Art. 23 A 3 Modelo de Convenio de la O.C.D.E. (2010).

1.1.5.1.1.1 EFECTOS DEL MÉTODO DE EXENCIÓN

- Desde el punto de vista tributario: Para el exportador de capitales este método refuerza su política tributaria.
- Desde el punto de vista recaudatorio: Implica pérdida o renunciación tributaria para el país que aplica el método.
- Desde el punto de vista económico: Neutralidad en la importación de capitales.

1.1.5.1.2 MÉTODO DE IMPUTACIÓN

Bajo este sistema el Estado de la residencia mantiene el principio de gravamen sobre la renta mundial. (Renta Mundial son los ingresos obtenidos por una persona en el país de origen y las rentas de fuente extranjera), computándose también las rentas exteriores en la determinación de la base imponible de sus residentes.

Este método también tiene dos modalidades:

- Imputación Integra: El país de residencia permite la deducción correspondiente al total importe del impuesto satisfecho en el país de la fuente, sin limitación alguna.
- Imputación Ordinaria: El crédito fiscal concedido por el país de residencia para la deducción del impuesto extranjero tiene por límite la porción del propio impuesto que corresponda a las rentas procedentes del exterior. Este sistema solo resuelve el problema de la doble imposición si el impuesto del Estado de la residencia es capaz de absorber la totalidad del impuesto satisfecho en la fuente.

El convenio multilateral para evitar la doble imposición 578 de la Comunidad Andina de Naciones (2004) utiliza el método de imputación en el Art. 10 que indica “Los intereses y demás rendimientos financieros sólo serán gravables en el País Miembro en cuyo territorio se impute y registre su pago”.

1.1.5.1.2.1 EFECTOS DEL MÉTODO DE IMPUTACIÓN

- Desde el punto de vista tributario: Igualdad fiscal en la residencia, sin embargo, incentiva a no repatriar.
- Desde el punto de vista recaudatorio: No genera costos recaudatorios.
- Desde el punto de vista económico: Neutralidad en la exportación de capitales.
-

1.1.5.2 MODELOS DE CONVENIO PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN INTERNACIONAL

1.1.5.2.1 Modelo OCDE. - Aplica el principio de residencia y el concepto de establecimiento permanente. El principio de residencia indica que un país tiene derecho a gravar la renta mundial de sus residentes, y el principio de establecimiento permanente establece que un país tiene derecho de gravar las rentas obtenidas en su territorio por una persona extranjera en calidad de residente.

1.1.5.2.1.1 Aspectos Importantes:

1.1.5.2.1.1.1 Disposiciones Especiales

- Art. 24 Establece la eliminación de la discriminación tributaria en determinada circunstancia, es decir, una persona que reside en uno de los Estados contratantes no será sujeto a imposición en el otro estado si este no se encuentra en igualdad de condiciones.

- Art. 25 El establecimiento de un proceso amistoso para eliminar la doble imposición y resolver conflictos de interpretación del convenio, es decir, cuando una persona considere que las medidas adoptadas por uno o por ambos estados contratantes no esté conforme con las disposiciones del presente convenio. Si no se puede por sí misma encontrar una solución satisfactoria, hará lo posible por resolver la cuestión por medio de un acuerdo amistoso con la autoridad competente del otro Estado contratante, a fin de evitar una imposición que no se ajuste a este Convenio.

Art. 27 La asistencia mutua de los Estados contratantes en la recaudación de sus respectivos impuestos, las autoridades competentes de los Estados contratantes podrán establecer de mutuo acuerdo el modo de aplicación de este artículo. Cuando un crédito tributario de uno de los Estados contratantes sea exigible en virtud del derecho de ese Estado y el deudor sea una persona que conforme al Derecho de ese Estado no pueda impedir en ese momento su recaudación, las autoridades competentes del otro Estado contratante, a petición de las autoridades competentes del primer Estado, aceptarán dicho crédito tributario para fines de su recaudación por ese otro Estado.

- Art. 28 El tratamiento fiscal de los miembros de representaciones diplomáticas y oficinas consulares con arreglo al derecho internacional. Las disposiciones del presente convenio no afectan a los privilegios fiscales de que disfruten los miembros de las misiones diplomáticas o de las oficinas consulares.

1.1.5.2.1.1.2 Métodos para eliminar la doble imposición

- Cuando un residente de un Estado contratante obtenga rentas de acuerdo con el presente convenio puede someterse a imposición en el otro Estado contratante como exenta.
- Cuando un residente de un estado obtenga rentas puede someterse a imposición en el otro Estado. El Estado mencionado en primer lugar, admitirá la deducción en el impuesto sobre las rentas de dicho residente de un importe igual al impuesto pagado en ese otro Estado.

1.1.5.2.1.1.3 Enfoque de eliminación de la doble imposición modelo OCDE

- El modelo de la OCDE está enfocado en la eliminación de la doble imposición jurídica internacional.

1.1.5.2.2 Modelo ONU. - Pone más énfasis en los derechos de los países en vías de desarrollo, restringiendo más las circunstancias en que las empresas de otro país pueden operar sin pagar impuestos en el país donde proviene la renta.

1.1.5.2.2.1 Aspectos importantes:

- Representa una solución de compromiso entre el principio de fuente y el principio de residencia. Concede más importancia al principio de fuente que el modelo de la OCDE.
- Las disposiciones del Modelo ONU no tienen carácter ejecutivo, no son vinculantes, ni deben interpretarse como recomendaciones oficiales.
- El modelo de la ONU está basado en el reconocimiento de fuente y los artículos del modelo detallan lo siguiente: a) que en la tributación de renta del capital extranjero se deberá tener en cuenta los gastos atribuibles a la obtención de esa renta de forma que la renta se grava sobre una base neta. b) la imposición no sea tan elevada como para desalentar las inversiones, y c) tenga en cuenta la conveniencia de repartir la renta con el país que aporte el capital.

1.1.5.2.3 Modelo Andino. - Aplica el principio de fuente y no contiene una definición de establecimiento permanente. El principio de fuente indica que un país tiene derecho a gravar las actividades económicas ejercidas en su territorio por extranjeros en calidad de residentes

1.1.5.2.3.1 Aspectos importantes:

- Dispone que independientemente de la nacionalidad de la persona, las rentas que obtuviera solo gravan en el país miembro donde se grave el ingreso, solo en los casos previstos en el modelo.
- Este modelo fue creado para países con sistema territorial, aun cuando la mayoría de países utilizan actualmente la renta mundial. Es decir, ningún país miembro ha podido celebrar convenios con terceros países utilizando este modelo.
- Es el único convenio multilateral para evitar la doble imposición en América Latina plasmado en la decisión 40 del Acuerdo de Cartagena y la 578 de la Comunidad Andina de Naciones (2004).

1.1.5.3 CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN SUSCRITOS POR EL ECUADOR.

Además de la Decisión 578 para evitar la Doble imposición en la Comunidad Andina, el Ecuador ha suscrito los siguientes Convenios Bilaterales de Doble Imposición:

- Alemania (Registro Oficial No. 493 de 5 de agosto de 1986)
- Bélgica (Registro Oficial No. 312 de 13 de abril de 2004)
- Brasil (Registro Oficial No. 865 de 2 de febrero de 1988)
- Canadá (Registro Oficial No. 484 de 31 de diciembre de 2001)
- Chile (Registro Oficial No. 189 de 14 de diciembre de 2003)
- España (Registro Oficial No. 253 de 13 de agosto de 1993)
- Francia (Registro Oficial No. 34 de 25 de septiembre de 1992)
- Italia (Registro Oficial No. 407 de 30 de marzo de 1990)
- México (Ratificación del Convenio en el Registro Oficial No. 201 de 10 de noviembre de 2000 y la publicación del texto en el Registro Oficial No. 281 de 9 de marzo de 2001)
- Rumania (Registro Oficial No. 785 de 20 de septiembre de 1995)
- Singapur (Registro oficial No. 618 de 29 de octubre de 2015)
- Suiza (Texto Original en el Registro Oficial No. 788 de 25 de septiembre de 1995 y Protocolo en el Registro Oficial No. 178 de 5 de octubre de 2000)
- China (Registro oficial No.213, 27-Marzo-2014)
- Uruguay (Ratificación No.812, 18 de Octubre de 2012 y la publicación del texto en el Registro Oficial No.885, 4 de Febrero de 2013)

Adicionalmente tiene suscritos:

- Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República Argentina para evitar la Doble Imposición en relación con el Transporte Aéreo (Registro Oficial No. 235 de 4 de mayo de 1982)
- Convención Multilateral tendiente a evitar la Doble Imposición de las regalías por Derechos de Autor (Registro Oficial No. 565 de 10 de noviembre de 1994)

Finalmente, es necesario señalar que los Convenios para evitar la Doble Imposición, pueden convertirse en mecanismos idóneos para combatir la elusión y evasión tributaria

internacional, razón por la que, tanto en los comentarios como en el contenido de los convenios bilaterales, va tomando fuerza la introducción de disposiciones que limiten figuras como el “Treaty Shopping” y la Subcapitalización, entre otros.

1.2 LA DOBLE IMPOSICION INTERNA

“La doctrina en derecho tributario ha señalado, en términos generales, que la doble imposición genera dos problemas. Primero, como consecuencia de la multiplicidad administrativa necesaria para cobrar dos impuestos en vez de uno, genera instancias burocráticas innecesarias, con los consecuentes gastos extra que esto supone para el Estado. Segundo, suele aumentar la presión fiscal a niveles inconvenientes, lo que desincentiva la inversión. Es decir, es más probable que –por ejemplo– dos agencias con competencias concurrentes para gravar una determinada manifestación de capacidad contributiva impongan tributos” (Villegas, p.214)

En el Ecuador el Estado tiene la facultad de crear, modificar, suprimir tributos como lo indica el Art. 3 del Código Tributario Ecuatoriano en el Libro Primero de lo sustantivo tributario “Poder tributario. - 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. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley. El Presidente de la República podrá fijar o modificar las tarifas arancelarias de aduana”.

En el capítulo 3. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Sección. 1 señala que la competencia de crear, modificar, suprimir tributos también la tienen los Gobiernos Autónomos descentralizados en el Art. 55. Del COOTAD indica que: “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras”.

Según el autor Carlos López Espadafor (1999), la doble imposición interna es el fenómeno que “se daría en aquellos supuestos ocasionados por la incidencia del Poder Tributario estatal o por la de dos poderes tributarios de entes integrados en el territorio del Estado, pero menores a este, como por ejemplo, Comunidades Autónomas o Municipios”.

En la Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia dictada en el Año 2011, establece la coexistencia entre las soberanías de los Estados y el ejercicio legítimo de su poder de tributación, permitiendo que dichas soberanías recauden un impuesto sobre un mismo objeto imponible, lo que a su vez facilita la confrontación entre dos o más sistemas tributarios. Ello produce, como efecto inmediato, la doble tributación, pues, por vía de los llamados elementos de conexión, una misma operación celebrada entre sujetos de distintos países, es gravada con dos o más tributos por las naciones de origen o residencia del sujeto pasivo. En este sentido, podemos señalar que la doble tributación interna tiene lugar cuando se presenta: (i) incidencia de dos o más soberanías; (ii) identidad o similitud de impuestos; (iii) identidad de sujetos gravados; (iv) identidad del periodo impositivo y (v) acumulación de la carga tributaria.

De acuerdo con lo que expresa el Autor (Valdivia y Monroy, 2011, pg. 10-11) “El fenómeno de la doble imposición se encuentra fuertemente vinculado a la concurrencia impositiva, fenómeno que implica que no existen competencias tributarias exclusivas a un orden jurídico sobre determinadas materias imponibles”. Esto indica que dos o más administraciones tributarias sean estas a nivel internacional o interno someten a gravamen a un mismo objeto imponible, configurándose así una doble imposición tributaria.

Podemos establecer que, para el caso de la doble imposición internacional anteriormente descrita, esta se produce cuando diferentes Estados inciden sobre un mismo hecho generador, mientras que en la doble imposición interna se produce en diferentes condiciones las cuales son cuando dos entidades del mismo Estado inciden sobre un mismo hecho generador.

A través de lo expresado por los diferentes autores en el presente trabajo se puede señalar que la doble imposición interna se genera:

- Cuando diferentes tributos tienen el mismo hecho generador.
- El cobro del impuesto por distintas administraciones tributarias, ya sea gobierno central o gobierno seccional.
- Acumulación de carga tributaria.
- Violación a los principios fundamentales de la tributación.
- Mismo periodo de tiempo.

Para solucionar las ineficiencias generadas por la existencia de doble imposición, se debería coordinar a las distintas agencias estatales para crear normas de derecho sobre el porcentaje grabado del patrimonio de los contribuyentes, evitando así la concurrencia de dos agencias sobre una misma manifestación de capacidad contributiva. (Ignacio Cofone 2011)

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

En el presente trabajo se analizará la norma vigente, enfocándonos hacia el estudio del Impuesto a los Vehículos Motorizados y al Impuesto a la propiedad vehicular materia de este trabajo.

2.1 NATURALEZA JURÍDICA DE LOS TRIBUTOS

Por lo general, las legislaciones tributarias del mundo poseen sistemas tributarios los cuales se basan en la fijación, liquidación y cobro de impuestos configurados en prestaciones pecuniarias por excelencia. El impuesto es el objetivo principal que el Estado busca por medio de la relación jurídica-tributaria para establecer la imposición a los ciudadanos con la finalidad que cumplan con sus obligaciones tributarias, las cuales deben seguir el lineamiento establecido por el Código Tributario en el artículo 5 que indica: “El régimen tributario se regirá por los principios de legalidad, generalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad, los cuales se detallan a continuación:

2.1.1 PRINCIPIO DE LEGALIDAD. - significa que no hay tributos sin ley; por tanto, este principio exige que la ley fije claramente el hecho imponible, los sujetos activos, sujetos pasivos, periodo impositivo, exoneraciones.

2.1.2 PRINCIPIO DE GENERALIDAD. - Establece que todos los contribuyentes deben pagar sus tributos, nadie se encuentra exento de su cumplimiento. Además de que todos paguen aun cuando no sea en la misma proporción, dependiendo de su capacidad contributiva.

2.1.3 PRINCIPIO DE IGUALDAD. - Todos los contribuyentes deben ser tratados como iguales entre los iguales.

2.1.4 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD. - El tributo debe considerar la capacidad contributiva del contribuyente, de tal modo que el que tenga más, pague un mayor valor a aquél que tiene menos, teniendo en consideración sus necesidades o características.

2.1.5 PRINCIPIO DE IRRETROACTIVIDAD. - las leyes no tienen efecto o aplicación retroactiva. (Derecho Comparado. Legislación Tributaria Peru, Chile, Ecuador)

Adicionalmente podemos manifestar que los impuestos también contribuyen al desarrollo de un país como se establece en el artículo 6 del Código Tributario del Estado Ecuatoriano que indica que “Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de política económica general, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional; atenderán las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurarán una mejor distribución de la renta nacional”.

2.2 NORMATIVA DE LOS IMPUESTOS

Las normas tributarias en Ecuador han experimentado varios cambios y regulaciones debido a la inclusión de tributos de política tributaria.

2.2.1 CLASIFICACIÓN DOCTRINARIA DE TRIBUTOS

La clasificación doctrinaria de tributos se basa en las diferentes instancias administrativas, las cuales son: central, seccional y de excepción, las mismas que recaudan respectivamente: impuestos, tasas, y contribuciones de mejoras.

En el Código Tributario Ecuatoriano en el artículo 1 Ámbitos de la aplicación se entiende por tributos los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales o de mejora, las cuales se detallan a continuación:

2.2.1.1 DEFINICIÓN TRIBUTO

“Son las prestaciones comúnmente en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva, en virtud de una ley y para cubrir los gastos que demanda el cumplimiento de sus fines”. (León, 2011, p.5). 1.2.2

2.2.1.2 CLASIFICACIÓN DE LOS TRIBUTOS

Los Tributos se clasifican de la siguiente forma:

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

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

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

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

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

2.3 PRINCIPIOS DE LOS IMPUESTOS.

Dentro de los más importantes según la clasificación de Principios presupuestarios fiscales del tratadista alemán **FRITZ NEUMARK** tenemos los siguientes:

2.3.1 Suficiencia: Los ingresos fiscales deben permitir la cobertura duradera de los gastos que deben financiar en el conjunto de las administraciones públicas.

2.3.2 Capacidad de adaptación en la política de cobertura: El sistema impositivo debe ser capaz mediante medidas jurídico-fiscales de proporcionar a corto plazo los recursos necesarios para la cobertura de necesidades adicionales superiores a la media usual.

2.3.3. Generalidad: Todas las personas con capacidad y que incurren en el hecho imponible de cualquier impuesto deben ser sometidas a gravamen, sin que tengan en cuenta criterios extraeconómicos.

2.3.4. Igualdad: Los impuestos deben dar el mismo trato a las personas que se encuentren en iguales o parecidas condiciones relevantes, a efectos fiscales. (Equidad horizontal en términos convencionales).

2.3.5. Capacidad de pago personal (proporcionalidad): Las relaciones entre las cargas tributarias, imputables en conjunto a los individuos, deben reflejar la relación existente entre sus capacidades personales de pago. De esta forma, los pagos tributarios serán igualmente onerosos en términos relativos.

2.3.6. Redistribución: El sistema impositivo debe estar estructurado de forma que la carga fiscal sea progresista, contribuyendo a una redistribución de la renta y la riqueza, es decir, a disminuir la desigualdad primaria que origina el mecanismo de mercado, conforme a los valores dominantes de justicia distributiva de la sociedad.

2.3.7 No dirigismo fiscal: evitar que, mediante medidas impositivas asistemáticas y fragmentarias, se favorezca a determinados sectores, alterando la economía de un mercado en sus fundamentos, utilizando instrumentos poco acordes con el funcionamiento de ese sistema y, en consecuencia, con efectos poco deseables para la economía nacional.

2.3.8. Estimular el crecimiento económico: Los impuestos no deben frenar el crecimiento. Por el contrario, deben incentivar que la tasa de crecimiento efectiva se acerque a su valor potencial.

2.3.9. Comodidad: Deben otorgarse al sujeto pasivo las máximas facilidades posibles en lo referente al cálculo y pago de la deuda tributaria. Neumark, (1994). Principios de la Imposición.

2.4 INOBSERVANCIA A LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS

La Constitución de la República del Ecuador señala en el artículo 300 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.

A continuación, se detalla cómo los principios arriba descritos son quebrantados:

Principio de Generalidad.- Consiste en que todas las personas cuya situación jurídica coincida con lo que la ley señala como “Hecho Generador” del crédito fiscal deben pagar

impuestos, en el caso de los impuestos estudiados en esta tesis sobre el Hecho Generador producen una mayor carga tributaria para el sujeto pasivo.

Principio de Igualdad. - Este principio implica que no todos los contribuyentes deben tributar lo mismo, en igual situación económica. La igualdad se establece comparando la capacidad contributiva de los contribuyentes o su disposición al sacrificio fiscal.

Al momento de establecer impuestos, el Estado no considera la capacidad contributiva de los contribuyentes como el que existe en la actualidad al fijar una doble imposición en Los Impuestos a los Vehículos Motorizados que administra el (SRI) y los (GADS) por un mismo hecho generador al propietario de un vehículo.

Principio de comodidad: Este principio nos indica que debe facilitarse al contribuyente el pago de la obligación tributaria. Una ventaja de efectuarlo es que al existir facilidades para el contribuyente hace que los regímenes simplificados contribuyan a fortalecer la cultura tributaria y a ampliar la base de contribuyentes. En los Impuestos a los Vehículos Motorizados antes mencionados no existe simplicidad en el cálculo del Impuesto a los Vehículos Motorizados que administra el (SRI), mientras que el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados que administra los (GADS) el cálculo es simple. (Cálculo desarrollado en el Capítulo III).

Los principios rectores del sistema tributario ecuatoriano anteriormente expuestos deberían ser ejecutados por el Estado Ecuatoriano, para lo cual se deberían buscar alternativas viables que no trasgreden las normas ya existentes.

2.5 TIPOS DE IMPUESTOS

Dentro de los tributos establecidos, los de mayor representatividad constituyen los impuestos, los cuales en el Ecuador son administrados y controlados por el Servicio de Rentas Internas, que es un organismo autónomo y está facultado para determinar impuestos, atender reclamos o recursos de revisión, ejecutar cobranzas coactivas y efectuar labores de control.

Entre los impuestos más representativos por recaudación control y manejo se encuentran, el Impuesto a la Renta, Impuesto al Valor Agregado, Impuesto a los vehículos, Impuesto a la Salida de Divisas, entre otros. Ahora bien, desde el punto de vista del impacto fiscal, los impuestos se dividen en impuestos directos e impuestos indirectos;

2.5.1 IMPUESTOS DIRECTOS

Consideramos a los impuestos directos a aquellos que las personas conocen más, por ejemplo, el impuesto a la renta que se paga cada año y que afecta directamente al patrimonio. En cambio, se conocen como impuestos indirectos aquellos que gravan el consumo. Por ejemplo, el impuesto al valor agregado, el cual si bien es cierto es pagado por la empresa, encargada de solventar este impuesto; sin embargo, es el cliente quien termina pagándolo.

Estos impuestos incurren directamente sobre los ingresos del contribuyente y dependerán de la cuantía de dichos ingresos o capacidad económica. Para la aplicación de impuestos, la Ley de Régimen Tributario Interno es clara al establecer en el artículo 2, que se considerará renta a:

Los ingresos de fuente ecuatoriana obtenidos a título gratuito o a título oneroso provenientes del trabajo, del capital o de ambas fuentes, consistentes en dinero, especies o servicios; y,

Los ingresos obtenidos en el exterior por personas naturales domiciliadas en el país o por sociedades nacionales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 98 de esta Ley.

Entre los impuestos directos se puede considerar el Impuesto a la Renta, el mismo que tal como se indicó anteriormente, por ser fijado de acuerdo a los ingresos anuales de los contribuyentes se lo puede establecer como el que más ingresos genera y adicionalmente el IVM que actualmente su recaudación ha ido en aumento.

Otros impuestos directos son los impuestos sobre el patrimonio, sobre las sucesiones y donaciones o impuestos sobre los bienes inmuebles.

Según la CEPAL, en América Latina el impuesto a la renta que es considerado un impuesto directo recae fuertemente sobre la población adinerada vía retención en la fuente. En consecuencia, el principal mecanismo tributario de corrección de las desigualdades incide sobre los estratos medios y altos, por lo cual se podría indicar que los sistemas tributarios de la región son unos de los factores que contribuyen a mantener la distribución desigual de la renta y por lo tanto de la pobreza.

2.5.2 IMPUESTOS INDIRECTOS

Estos Impuestos gravan a los bienes y prestación de servicios, sin considerar las cualidades de quien paga la transacción o adquiere dichos bienes o servicios. el contribuyente que en primer lugar pagó el impuesto lo trasladará a otra persona, excepto si se trata de un consumidor final. Como impuesto indirecto, se considera al Impuesto al Valor Agregado (IVA); es el caso, cuando un comerciante al efectuar la transferencia de dominio de un bien gravado con tarifa 12% emite el comprobante de venta cumpliendo las disposiciones de ley y del respectivo reglamento el cual trasladará el indicado impuesto al nuevo comprador.

Los impuestos indirectos se dividen: en impuestos específicos (ICE) o selectivos e impuesto sobre las ventas (IVA). Los impuestos específicos gravan al consumo, por ejemplo, impuesto a las bebidas alcohólicas, tabaco, perfumes. El impuesto sobre las ventas grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal. Para que exista una justa asignación del impuesto indirecto se gravan con mayores aranceles los productos suntuarios consumidos por personas de alta capacidad económica y se gravan con menor valor los productos de consumo básico. Además, para proteger el mercado nacional se grava con mayores aranceles los productos importados.

Según los autores Mauricio de la Rosa, Fernando Esponda y Santiago Soto (2010), los impuestos indirectos tipo IVA, que utilizan el consumo como forma de medición de la capacidad de pago, tienden a tener efectos regresivos en términos de distribución del ingreso. Los hogares de menores ingresos destinan un porcentaje mayor de sus recursos para consumo (objeto del impuesto), en relación con los hogares de estratos más altos que destinan una proporción mayor de sus ingresos al ahorro. Por tanto, estos últimos destinan un monto proporcionalmente mayor de su ingreso al pago de dichos impuestos.

Una de las consecuencias que tienen los impuestos indirectos es el impacto negativo en el consumo del hogar, ya que este obedece a su capacidad económica.

2.6 ESTRUCTURA IMPOSITIVA DEL ECUADOR

En el Ecuador existen Administraciones Tributarias de carácter central, seccional y de excepción las cuales están detalladas en el siguiente cuadro.

Tabla 1

Administración Tributaria	Dirección	Ámbito	Ejemplo
CENTRAL	Presidente de la República	Nacional	Impuesto a la Renta
SECCIONAL	Prefecto Provincial o Alcalde	Provincial o Municipal	Impuesto a Predios Urbanos
DE EXCEPCIÓN	Órgano del sujeto activo que la ley señale; y a falta de tal señalamiento a las autoridades que ordenen o deberán ordenar la recaudación	Nacional Provincial Municipal o local según lo indique la Ley	Tasa por los servicios de agua potable y alcantarillado según ECAPAG

Fuente: Clases Teoría General de la Tributación Metri IX

Estas administraciones tributarias tienen la capacidad de ejercer las siguientes facultades:

Tabla 2

FACULTADES	DESCRIPCIÓN
Aplicación de la Ley	Los actos de la administración son reglados y en esencia impugnables
Determinador a de obligación tributaria	Acto o conjunto de actos reglados, realizados por la administración activa, tendiente a establecer, en cada caso en particular, la existencia del hecho generador, el sujeto obligado, la base imponible y la cuantía del tributo
Resolutiva de Reclamos y Recursos	Las autoridades administrativas que la Ley determine, están obligadas a expedir resolución motivada, en el tiempo que corresponda, respecto de de toda consulta, petición, reclamo o recurso que, en ejercicio de su derecho, presenten los sujetos pasivos de tributos o quienes se consideren afectados por un acto de administración tributaria
Sancionadora de infracciones	En las resoluciones que expida la autorizada administrativa competente, se impondrán las sanciones pertinentes, en los casos y en la medida previstos en la ley
Recaudadora de tributos	La ejercen las autoridades, en la forma o por los sistemas que la ley o el reglamento establezcan en cada tributo (Sujeto activo o por responsables)

Fuente: Clases Teoría General de la Tributación Metri IX

2.6.1 IMPUESTOS ADMINISTRADOS POR EL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

A continuación, expongo los impuestos administrados por el SRI:

- Impuesto a la Renta
- Impuesto al Valor Agregado
- Impuesto a los Consumos Especiales
- Impuesto Ambiental
- Impuesto a los Vehículos Motorizados
- Impuesto a la Salida de Divisas
- RISE
- Regalías, patentes y utilidades de conservación minera
- Impuesto a las Tierras Rurales
- Impuesto Redimible Botellas Plásticas No Retornable

A continuación, se detalla generalmente la normativa tributaria y principales características de los impuestos que son administrados por el Servicio de Rentas Internas:

2.6.1.1 IMPUESTO A LA RENTA (IR)

De acuerdo a la Ley de Régimen Tributario Interno se definen los siguientes conceptos para tener un mayor conocimiento sobre este impuesto.

El Objeto de este impuesto radica sobre aquellas rentas que obtengan las personas naturales, las sucesiones indivisas y las sociedades sean nacionales o extranjeras. El ejercicio impositivo comprende del 1ro. de enero al 31 de diciembre.

Para calcular el impuesto que debe pagar un contribuyente, sobre la totalidad de los ingresos gravados se restará las devoluciones, descuentos, costos, gastos y deducciones, imputables a tales ingresos. A este resultado lo llamamos base imponible.

La base imponible de los ingresos del trabajo en relación de dependencia está constituida por el ingreso gravado menos el valor de los aportes personales al Instituto Ecuatoriano de Seguridad social (IESS), excepto cuando estos sean pagados por el empleador.

La declaración del Impuesto a la Renta es obligatoria para todas las personas naturales, sucesiones indivisas y sociedades, aun cuando la totalidad de sus rentas estén constituidas por ingresos exentos, a excepción de:

1. Los contribuyentes domiciliados en el exterior, que no tengan representante en el país y que exclusivamente tengan ingresos sujetos a retención en la fuente.
2. Las personas naturales cuyos ingresos brutos durante el ejercicio fiscal no excedieren de la fracción básica no gravada.

Son sujetos pasivos del impuesto a la renta las personas naturales, las sucesiones indivisas y las sociedades naturales y extranjeras, domiciliadas o no en el país.

El sujeto activo de este impuesto, o ente acreedor del mismo, es el Estado.

Administración del Impuesto. - La responsabilidad de la administración del impuesto radica en el Servicio de Rentas Internas.

2.6.1.2 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA)

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados.

Existen básicamente dos tarifas para este impuesto que son 12% y tarifa 0%. Se entiende también como transferencia a la venta de bienes muebles de naturaleza corporal, que hayan sido recibidos en consignación y el arrendamiento de estos con opción de compraventa, incluido el arrendamiento mercantil, bajo todas sus modalidades; así como al uso o consumo personal de los bienes muebles.

2.6.1.2.1 Objeto del impuesto: Deben pagar todos adquirientes de bienes o servicios, gravadas con tarifa 12%, el pago lo hará el comerciante o prestatario de servicio quien a su vez luego de percibir el tributo lo entrega al estado mediante una declaración. En el caso de las importaciones paga el importador al momento de llevar el control de la mercadería.

2.6.1.2.2 SUJETOS

En calidad de contribuyentes, quienes realicen importaciones gravadas con una tarifa, ya sea por cuenta propia o ajena.

El sujeto pasivo se divide a su vez en su calidad de agente de percepción y retención.

2.6.1.2.3 En calidad de agentes de percepción:

Las personas naturales y las sociedades que habitualmente efectúen transferencias de bienes gravados con una tarifa.

Las personas naturales y las sociedades que habitualmente presten servicios gravados con una tarifa.

2.6.1.2.4 En calidad de agentes de retención:

Los organismos y entes del sector público.

Los contribuyentes especiales sean personas naturales o sociedades.

Las empresas emisoras de tarjeta de crédito.

Las de seguros y reaseguros y

Otras en casos especiales

El sujeto Activo del impuesto es el Estado Ecuatoriano Art. 62 de la Ley de Régimen Tributario Interno.

2.6.1.2.5 Hecho generador: Ocurre al momento de las transferencias locales de dominio de bienes, sean estas al contado o a crédito, en el momento de la entrega del bien, o en el momento del pago total o parcial del precio o acreditación en cuenta, lo que suceda primero, hecho por el cual, se debe emitir obligatoriamente el respectivo comprobante de venta. Art. 61 LRTI.

2.6.1.3 IMPUESTO A CONSUMOS ESPECIALES (ICE)

El Impuesto a los Consumos Especiales ICE, se aplica a los bienes y servicios de procedencia nacional o importada, detallados en el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno.

La base imponible de los productos sujetos al ICE, de producción nacional o bienes importados, se determinará con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales que mediante resolución establezca anualmente el Director General del Servicio de Rentas Internas.

A esta base imponible se aplicarán las tarifas ad-valórem que se establecen en esta Ley. La base imponible obtenida mediante el cálculo del precio de venta al público sugerido por los fabricantes o importadores de los bienes gravados con ICE, no será inferior al resultado de incrementar al precio ex fábrica o ex aduana, según corresponda, un 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización.

Si se comercializan los productos con márgenes superiores al mínimo presuntivo antes señalado, se deberá aplicar el margen mayor para determinar la base imponible con el ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo presuntivo, cuando de hecho se comercialicen los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria. El ICE no incluye el Impuesto al Valor Agregado y debe ser pagado respecto de los productos mencionados en el artículo precedente, por el fabricante o importador en una sola etapa.

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

2.6.1.3.2 Sujetos pasivos. - Son sujetos pasivos del ICE:

1. Las personas naturales y sociedades, fabricantes de bienes gravados con este impuesto;
2. Quienes realicen importaciones de bienes gravados por este impuesto; y,
3. Quienes presten servicios gravados.

2.6.1.3.3 TARIFA DEL IMPUESTO

A cada producto o servicio gravado con ICE se le otorga una tarifa diferente. Los cuales son: cigarrillos, perfumes, licores, servicio de televisión pagada, vehículos, sin diferenciación ya sean productos elaborados en el Ecuador o ser importados.

2.6.1.4 OTROS IMPUESTOS

Dentro del rubro de otros impuestos se acumulan los ingresos de impuestos como el impuesto ambiental, impuesto a las tierras rurales, impuesto a los vehículos motorizados, impuesto a la salida de divisas, impuesto a la salida de divisas, entre otros.

En el presente trabajo proponemos el estudio a las normas de los Vehículos Motorizados administrado por el SRI y del Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados

administrado por el Municipio, pues estos impuestos están generando una doble imposición, situación que profundizaremos en los siguientes capítulos.

2.6.1.5 IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS SRI

Este impuesto surge a través de la ley de Reforma Tributaria, fechada lunes 14 de mayo del 2001 **Registro Oficial No. 325**

Objeto del Impuesto.- Se establece el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público.

Es un impuesto que debe ser pagado en forma anual por los propietarios de estos vehículos, independiente de la validez que tenga la matrícula del vehículo.

2.6.1.5.1 Art. 2.- Sujeto activo.- El sujeto activo de este impuesto es el Estado Ecuatoriano y lo administra a través del Servicio de Rentas Internas.

2.6.1.5.2. Art. 3.- Sujeto pasivo.- Son sujetos pasivos de este impuesto los propietarios de los vehículos a los que se refiere el artículo 1 de esta Ley.

2.6.1.5.3 Art. 4.- Base imponible.- La base imponible del tributo, será el avalúo de los vehículos que consten en la base de datos elaborada por el Servicio de Rentas Internas.

En lo que respecta a vehículos nuevos, el avalúo corresponde al mayor precio de venta al público informado por los distribuidores, y en vehículos de años anteriores, el avalúo corresponde al mayor precio de venta informado menos la depreciación anual del 20% sin que el valor residual sea inferior al 10% del precio informado inicialmente. El cálculo del impuesto se basa en una tabla progresiva creciente, la misma que alcanza un porcentaje máximo del 6% sobre la base imponible.

Tarifa.- Sobre la base imponible se aplicará la tarifa contenida en la siguiente tabla: (Sustituido por el Art. 154 de la Ley s/n, R.O. 242-3S, 29-XII-2007):

Tabla 3

BASE IMPONIBLE (AVALUO)**TARIFA**

Desde US\$ (Fracción)	Hasta US\$	Sobre la Fracción Básica (USD)	Sobre la Fracción Excedente (%)
0	4.000	0	0.5
4.001	8.000	20	1.0
8.001	12.000	60	2.0
12.001	16.000	140	3.0
16.001	20.000	260	4.0
20.001	24.000	420	5.0
24.001	En adelante	620	6.0

Fuente R.O. 242-3S, 29-XII-2007

2.6.1.5.4 EXENCIONES AL IMPUESTO DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS SRI

Según los datos del SRI, están exentos de pago del impuesto verde los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, los vehículos de transporte público de pasajeros que cuenten con el permiso de operación, los de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial.

También los motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, ambulancias y hospitales rodantes, los vehículos considerados como clásicos, los eléctricos y los que están destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.

Además de la exoneración, también el conductor se puede beneficiar con el descuento transitorio. Son sujetos de esta deducción los automotores que tengan un cilindraje superior a los 2.600 centímetros cúbicos y que fueron comprados antes del año 2007.

En esos casos tienen el 80 por ciento de descuento hasta el 2014, en los años 2015 y 2016 el descuento será del 50 por ciento y en el 2017 se pagará el valor total del impuesto.

2.6.1.5.5 DESTINO DEL IMPUESTO

El producto del impuesto se deposita en la respectiva cuenta del Servicio de Rentas Internas que, para el efecto, se abre en el Banco Central del Ecuador. Una vez efectuados los registros contables pertinentes, los valores correspondientes, se deben transferir en plazo máximo de 24 horas, a la Cuenta Corriente Única del Tesoro Nacional.

2.7 IMPUESTOS PROPIOS DE LOS GOBIERNOS DESENTRALIZADOS

El ingreso de los gobiernos autónomos descentralizados se detalla en el Art. 177 del COOTAD que indica “Los gobiernos autónomos descentralizados regionales serán beneficiarios de los recursos generados por los siguientes impuestos:

- a) El impuesto a la renta por herencias, legados y donaciones;
- b) El impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados; y,
- c) El impuesto a los consumos especiales sobre vehículos motorizados y aviones, avionetas y helicópteros, excepto aquellos destinados al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo. Estos impuestos serán administrados por el Servicio de Rentas Internas.

En los casos de reclamaciones de devolución por estos impuestos pagados, que impliquen la restitución de los fondos recaudados, el gobierno regional respectivo deberá obligatoriamente proceder a su restitución, previa resolución del Servicio de Rentas Internas o sentencia judicial que así lo determine. Para estimular la conformación de regiones, el Gobierno central podrá destinar un porcentaje de los impuestos generados en su territorio”.

2.7.1 IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS (GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADO)

2.7.1.1 ANTECEDENTE HISTÓRICO.

La Ley de Régimen Municipal fue publicada en el Registro Oficial N°331 el 15 de octubre de 1971, la misma que tuvo varios cambios e incluso, se crearon impuestos para ser cobrados en el territorio cantonal como es la tasa sobre los vehículos. Una de las reformas más importante que tuvo fue en el Registro Oficial N°429 del 27 de septiembre del 2004 cuando se reconoció como Ley Orgánica y la última reforma fue publicada en el Registro Oficial Suplemento 159 el 5 de diciembre del 2005, la cual estuvo en vigencia hasta octubre del 2010. Cuando fue reemplazada por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) que fue publicada en el Registro Oficial Suplemento 303 en octubre del 2010.

2.7.1.2 HECHO GENERADOR.

Todo propietario de vehículo deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en este código (Art. 538 COOTAD).

El sujeto activo del impuesto es el Municipio o Distrito Metropolitano en donde esté registrado dicho vehículo.

La base imponible es el avalúo de los vehículos que consten registrados en la base de datos del SRI, jefaturas de tránsitos y Comisión de Tránsito del Guayas y la tarifa aplicable sobre la base imponible es la establecida en el Art. 539 COOTAD.

La tabla tarifaria podrá ser modificada por ordenanza municipal o metropolitana. Igualmente, todas las regulaciones relativas a su cobro deberán obrar por ordenanza.

La tabla tarifaria podrá ser revisada por el máximo organismo de la autoridad nacional de tránsito.

Tabla 4

2.7.1.3 TABLA PARA EL CÁLCULO DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO

Fuente Art. 539 COOTAD

DESDE	HASTA	USD \$
0	1000	0
1001	4000	5
4001	8000	10
8001	12000	15
12001	16000	20
16001	20000	25
20001	30000	30
30001	40000	50
400001	en adelante	70

2.7.1.4 EXENCIONES DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO

Según el Art. 541 del COOTAD establece que están exentos de este impuesto los siguientes vehículos:

- Estarán exentos de este impuesto los vehículos oficiales al servicio,

- De los miembros del cuerpo diplomático y consular;
- De organismos internacionales, aplicando el principio de reciprocidad;
- De la Cruz Roja Ecuatoriana, como ambulancias y otros con igual finalidad; y,
- De los cuerpos de bomberos, como autobombas, coches, escala y otros vehículos especiales contra incendio. Los vehículos en tránsito no deberán el impuesto.

Estarán exentos de este impuesto los vehículos que importen o que adquieran las personas con discapacidad, según lo establecido por la Ley Sobre Discapacidades.

Detallaremos a continuación, que además de los impuestos antes mencionados (Impuesto a los vehículos Motorizados e Impuesto a la propiedad de los vehículos Motorizados), existen otros impuestos que se incluyen en la matriculación vehicular y como es de nuestro interés, analizaremos las diferentes normativas de los impuestos que la componen (capítulo 3) y así poder demostrar la existencia de una doble imposición.

2.7.1.5 RUBROS QUE SE COBRAN EN LA MATRICULACIÓN VEHICULAR

El valor de la matrícula incluye varios rubros que se pagan como requisito para la matriculación de un vehículo. Adicional al pago del impuesto verde el usuario deberá cancelar tres valores que se detallan en las páginas del Servicio de Rentas Internas, SRI, y de la Agencia Nacional de Tránsito ANT, Junta de Beneficencia. Los rubros que componen la matriculación vehicular son el impuesto fiscal, impuesto de rodaje, el Impuesto a la Junta de Beneficencia y las tasas de la Dirección Nacional de Tránsito. La Tarifa de la Tasa SPPAT fue emitida mediante la circular de la Superintendencia de Bancos Circular IG-INSP-DA3-2013-072, Tabla 114 Código Automotores y el servicio de matriculación vehicular y La Tasas CTG/DNT, fue mediante la resolución de la ANT Resolución No. 138 DIR 2014, ANT Art. 1 señala el cuadro tarifario para el 2015, los que se encuentran detallado en el capítulo III (páginas 47-53) del presente trabajo. Así mismo el Impuesto a la Junta de Beneficencia se encuentra en la Ley de Cobro de Valores de la Junta de Beneficencia, en el TITULO 13 DE LAS REFORMAS A LA LEY DE IMPUESTOS PARA LA JUNTA DE BENEFICENCIA DE GUAYAQUIL que detallo a continuación:

Art. 103.- Modifícase los numerales 4 y 6 del art. 1 de la ley del 7 de noviembre de 1920, publicada en el Registro Oficial N° 68 del 30 de los mismos mes y año, en la siguiente forma:

El numeral cuarto dirá:

“Los propietarios de automotores, cuyo avalúo no supere la cantidad de diez mil dólares de los Estados Unidos de América, pagarán a favor de la H. Junta de Beneficencia de Guayaquil la cantidad de diez dólares al momento de obtener su matrícula anual en la Comisión de Tránsito del Guayas; si los automotores superaran este avalúo, pagarán quince dólares. Este impuesto será recaudado en la forma prevista por la ley y deberá ser remitido por el agente recaudador, dentro de los cinco primeros días de cada mes directamente al tesorero de la H. Junta de Beneficencia de Guayaquil.

Los automotores de transporte público, incluidos los taxis, pagarán únicamente el 50 % de este valor.

El numeral sexto dirá: “El tres por ciento sobre las cantidades que se jugaren en los hipódromos de la provincia del Guayas”.

Estos rubros recaudados son transferidos a las distintas entidades beneficiarias de los mismos, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 5

RUBRO	CORRESPONDIENTE A:
Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre	Administrado por el SRI.
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	Administrado por el SRI.
Tasa por matriculación	Agencia Nacional de Tránsito A.N.T., o Comisión de Tránsito del Ecuador C.T.E.
Impuesto al Rodaje	Municipio del cantón de matriculación correspondiente. En caso de no existir convenio de recaudación con el SRI, se pagará directamente en el Municipio.
Tasa	Junta de Beneficencia de Guayaquil solo a vehículos de la provincia del Guayas.

Fuente: Autoras

CAPÍTULO III

ANÁLISIS ENTRE LA LEY DE IMPUESTOS A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS (S.R.I.) E IMPUESTOS A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS (COOTAD).

Al realizar nuestro trabajo hemos podido analizar e identificar la presencia de la doble imposición interna con referencia a los impuestos que se cobran por los vehículos motorizados.

Mediante el siguiente cuadro comparativo podemos observar que a pesar de que existen pequeñas diferencias entre las tarifas para el cálculo del impuesto a los vehículos del Servicio de Rentas Internas e Impuestos a la propiedad de los vehículos motorizados (COOTAD); se mantiene el mismo hecho generador por tal motivo podemos identificar que se está configurando una doble imposición. El autor Juan Carlos Luqui nos manifiesta que “Hay doble imposición, cuando un mismo hecho generador atribuible al mismo sujeto pasivo, es gravado dos o más veces, por un mismo evento o periodo de imposición”. Es decir, que un contribuyente se ve afectado por dos o más normas jurídicas tributarias que lo obligan al pago de tributos, a pesar de haber realizado un solo hecho generador, sea que ello ocurra dentro de la jurisdicción de un país o entre países. Ocasionando así el doble pago del gravamen sobre un mismo bien lo cual estaría violando con lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 300 que reza, “el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria”.

Los elementos personales que intervienen cuando se genera una obligación tributaria son el sujeto activo y el sujeto pasivo, esto hace imposible que al momento de realizar la comparación de tributos, el sujeto activo sea el mismo, ya que para que exista una doble imposición deben coexistir dos administraciones tributarias diferentes. Para poder desarrollar una comparación de tributos se debe tomar en cuenta “la diferenciación en elementos como la forma de cuantificar la base o el ámbito de aplicación territorial” (López, 1999, pg.15), ya que no es esencial en la comparación de tributos que los mismos sean idénticos, y esta última condición no afecta a la demostración de la existencia de una doble imposición.

Como lo explicamos en el anterior capítulo el impuesto a los vehículos motorizados es pagado en forma anual.

3.1 COMPARACIÓN ENTRE LA LEY DE IMPUESTOS A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS SRI Y LOS IMPUESTOS A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS COOTAD.

Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados	Impuesto a la propiedad de los Vehículos Motorizados COOTAD
Hecho Generador. - Art 3 Son sujetos pasivos de este impuesto los propietarios de los vehículos a los que se refiere el artículo 1 de esta Ley. Art 1 Objeto del impuesto.- Establécese el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público.	Formas de Pago Art. 538.- Todo propietario de todo vehículo deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en este Código.
Art. 2.- Sujeto activo.- El sujeto activo de este impuesto es el Estado Ecuatoriano y lo administra a través del Servicio de Rentas Internas.	Art. 177.- Impuestos transferidos. - Los gobiernos autónomos descentralizados regionales serán beneficiarios de los recursos generados por los siguientes impuestos: a) El impuesto a la renta por herencias, legados y donaciones; b) El impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados; y, c) El impuesto a los consumos especiales sobre vehículos motorizados y aviones, avionetas y helicópteros, excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricars, cuadrones, yates y barcos de recreo. Estos impuestos serán administrados por el Servicio de Rentas Internas. En los casos de reclamaciones de devolución por estos impuestos pagados, que impliquen la restitución de los fondos recaudados, el gobierno regional respectivo deberá obligatoriamente proceder a su restitución, previa resolución del Servicio de Rentas Internas o sentencia judicial que así lo determine. Para estimular la conformación de regiones, el gobierno central podrá destinar un porcentaje de los impuestos generados en su territorio.

Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados	Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados COOTAD
Art. 4.- Base imponible.- La base imponible del tributo, será el avalúo de los vehículos que consten en la base de datos elaborada por el Servicio de Rentas Internas.	Art. 359. Base Imponible- La base imponible de este impuesto es el avalúo de los vehículos que consten registrados en el Servicio de Rentas Internas y en los organismos de tránsito correspondiente. Para la determinación del impuesto se aplicará la siguiente tabla que podrá ser modificada por ordenanza municipal
Reglamento a la ley impuestos a los vehículos Motorizados Art. 10.- Pago del impuesto. - El período ordinario para el pago del impuesto a la propiedad de los vehículos, comprende del 10 de enero hasta el último día hábil de cada mes. Esto se realiza en la matriculación, cada año hasta el 31 de diciembre.	Art. 540.- Todo lo relativo al cobro del impuesto se establecerá en la ordenanza respectiva.
Art. 5.- Tarifa. - (Sustituido por el Art. 154 de la Ley s/n, R.O. 242-3S, 29-XII-2007).- Sobre la base imponible se calculará la tarifa que indique la tabla anterior.	Art. 540.- Todo lo relativo al cobro del impuesto se establecerá en la ordenanza respectiva.
Art. 6.- Exoneración Ley de impuestos a los vehículos motorizados.	Art. 541.- Exoneración COOTAD

De acuerdo a esta información y al COOTAD podemos sugerir en nuestro trabajo que este cobro de impuestos a los vehículos debería ser asumida exclusivamente por los Municipios. En los países de nuestra región como son Perú y Argentina esta competencia administrativa es asignada directamente a las Autoridades Municipales de cada jurisdicción.

Tomando un ejemplo en la legislación argentina sobre Impuestos a los Vehículos Motorizados, en este país este impuesto se lo define como Contribución que Incide sobre los Vehículos Automotores, Acoplados y Similares. Esta contribución es recaudada directamente por los Municipios ya que el Código Tributario Municipal así lo establece. En el análisis que hicimos de una tesis argentina sobre Armonización Impositiva de Impuestos Provinciales y Municipales en la Actividad de Transporte de Carga. Observamos que en este trabajo señala que este tributo se regula en el Título VIII del

Código Tributario Municipal de la Ciudad de Córdoba, y como lo expresamos en el párrafo anterior, en este país los municipios tienen facultades para imponer tributos sobre los vehículos el que se establece en el Art. 337 que define el hecho imponible de la siguiente manera:

“Por los vehículos automotores, acoplados y similares, radicados en la Ciudad de Córdoba, se abonará la contribución establecida en el presente Título, conforme a las tablas de valores, alícuotas, adicionales o descuentos, importes fijos y/o mínimos que establezca la Ordenanza Tarifaria Anual, en virtud de los servicios municipales de conservación y mantenimiento de la viabilidad de las calles, señalización vial, control de la circulación vehicular y todo otro servicio que de algún modo posibilite, facilite o favorezca el tránsito vehicular, su ordenamiento y seguridad”.

En este trabajo también se señala que los municipios no cuentan con una potestad tributaria plena, por lo cual el Estado establece que, para el cobro de este impuesto, los municipios deben regirse por la tabla de valores publicada por A.C.A.R.A. (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República de Argentina), para lo cual la Ordenanza Tarifaria Municipal establece que esta contribución “se liquidará según la valuación determinada por el Organismo Fiscal manteniéndose la alícuota del 1,50%”.

Ejercicio de aplicación en el Caso de Argentina: Un Chevrolet Astra II Gl 2.0 N 8v 4ptas del año 2010 está valuado en la tabla que publica A.C.A.R.A en 130,000 pesos, a este valor se lo multiplica por el 1,50% lo cual da una contribución que incide sobre los vehículos automotores, acoplados y similares, a pagar sería 1,950 pesos.

Si relacionamos el cobro del Impuesto a los Automotores y el impuesto a la renta en Argentina, llamado impuesto a las ganancias que comprende todos los ingresos de personas físicas y jurídicas sujetos a imposición, el que se encuentra regulado por la Ley de Impuesto a las Ganancias (LIG). En este país hay cuatro tipos de ganancias:

- “Primera categoría: Renta del suelo;
- Segunda categoría: Renta de capitales;
- Tercera categoría: Beneficios de las empresas y ciertos auxiliares de comercio, que funciona como impuesto sobre la renta de las personas jurídicas, también incluyen expresamente a las demás ganancias no incluidas en otras categorías.

- Cuarta categoría: Renta del trabajo personal”.

Base Imponible

En Argentina la base imponible se determina en función de la ganancia bruta real, de la cual se aplicará la diferencia de los gastos establecidos en ley. Al hablar de ganancia bruta real, se refiere a “la obtención de ingresos procedentes del suelo, del capital, de beneficios de las empresas y trabajo personal”.

Deducciones

Existen tres tipos de deducciones permitidas que ayudan a los asalariados disminuir el pago de impuestos: las obligatorias (jubilación, obra social y Programa de Atención Médica Integral); las personales (cónyuge, hijos, familiares a cargo) y las permitidas, las cuales consideran la posibilidad de realizar importantes ahorros en el pago del impuesto a las ganancias.

Ejercicio Práctico

Si una persona dueña del vehículo tiene una remuneración Anual de 123, 500 pesos más tickets de canasta que el empleador asuma, este valor asciende 10,500 pesos menos las deducciones generales que suman 17290 pesos, menos las deducciones especiales que suman 96,798 pesos da una Ganancia Neta sujeta a impuesto de 19, 942 pesos.

A continuación, la tabla de Ganancia Neta para establecer el rango al cual le corresponde pagar el tributo.

GANANCIA NETA IMPONIBLE ACUMULADA		PAGARAN		
MAS DE	A	\$	MAS EL %	SOBRE EL EXCEDENTE DE \$
0	10000	-	9	0
10000	20000	900	14	10000
20000	30000	2300	19	20000
30000	60000	4200	23	30000
60000	90000	11100	27	60000
90000	120000	19200	31	90000
120000	en adelante	28500	35	120000

Se ubica en el segundo rango, por ello corresponde el 14% sobre el excedente de 10,000 pesos más los 900 pesos de la fracción básica.

Base gravada 19,942

(-) 10,000

$9,942 * 14\% = 1,391.88$

+ 900

2,291.88 total de impuesto a retener.

Al establecer los valores a pagar por la Contribución que incide sobre los vehículos automotores, acoplados y similares se puede observar que el valor pagado por este impuesto es mucho menor que el Impuesto a la Ganancia. Además, se podría indicar que en la legislación argentina existen varias deducciones sobre los ingresos por trabajo personal que permiten al contribuyente guardar dinero, como resultado de esto el ciudadano puede cumplir con sus obligaciones con las respectivas administraciones fiscales.

Podríamos señalar que, al observar los datos recopilados sobre los Impuestos a los Vehículos Motorizados, tanto de Ecuador como el ejemplo de Argentina, existe una tendencia a nivel de países latinoamericanos a recaudar este tributo a través de los municipios porque son los entes más cercanos al ciudadano que le proporcionarían beneficios para una mejor infraestructura urbana. Como efecto de no tener esta competencia el Estado podría destinar beneficios a intereses generales del país.

Siguiendo con nuestra propuesta, observamos que toda carga impositiva afecta al sector formal e informal de nuestro país, debido a que en la actualidad por vivir en un entorno acelerado, el tener un vehículo ha pasado de ser un lujo a una necesidad para simplificar nuestras vidas.

El Sector formal las conforman todas aquellas empresas que se encuentran registradas y tienen sus papeles en regla, y son importantes como todas las empresas ya que generan empleo, además de pagar impuestos que sirven para destinarlos a infraestructura, desarrollo social entre otras necesidades. Por otro lado, también existe el sector informal que busca trabajar de acuerdo a sus características y necesidades para obtener el máximo beneficio. Estos dos sectores se ven afectados con estos impuestos, ya que una de sus herramientas básicas y fundamentales de transporte son los vehículos que sirven como medio para realizar su trabajo.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto existen diferentes puntos de vista con respecto a la diferencia entre el sector formal e informal, y una de las causas señaladas es la

segmentación que existe en el mercado laboral, y según esto en el sector formal el empleo es escaso; por esta razón personas con características productivas similares ganan distintos salarios dependiendo del sector para el cual trabajan. Por lo que es de suma importancia estudiar la relación económica y contributiva entre el Estado Ecuatoriano con la sociedad, pues esto estaría generando una desigualdad de ingresos frente a las cargas tributarias; ante lo cual habría que evaluar la posibilidad de una corrección impositiva para evitar así grandes desequilibrios de ingresos.

Por tal motivo, el régimen tributario debe tratar de no causar efectos no deseados en la economía del contribuyente y menos que la carga del tributo la soporten los sectores de escasos recursos económicos ni que afecten los incentivos de ahorrar o invertir.

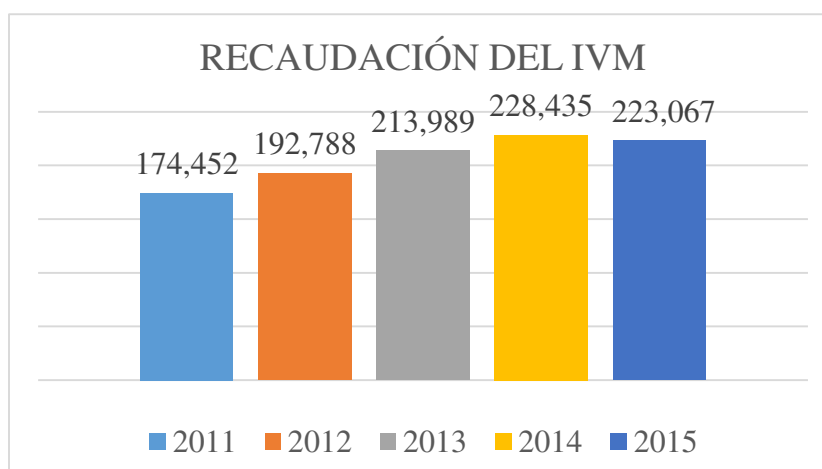
Cuadro con los montos de recaudación de Impuesto a los Vehículos Motorizados SRI durante los años 2011 al 2015 en la ciudad de Guayaquil.

Tabla 6

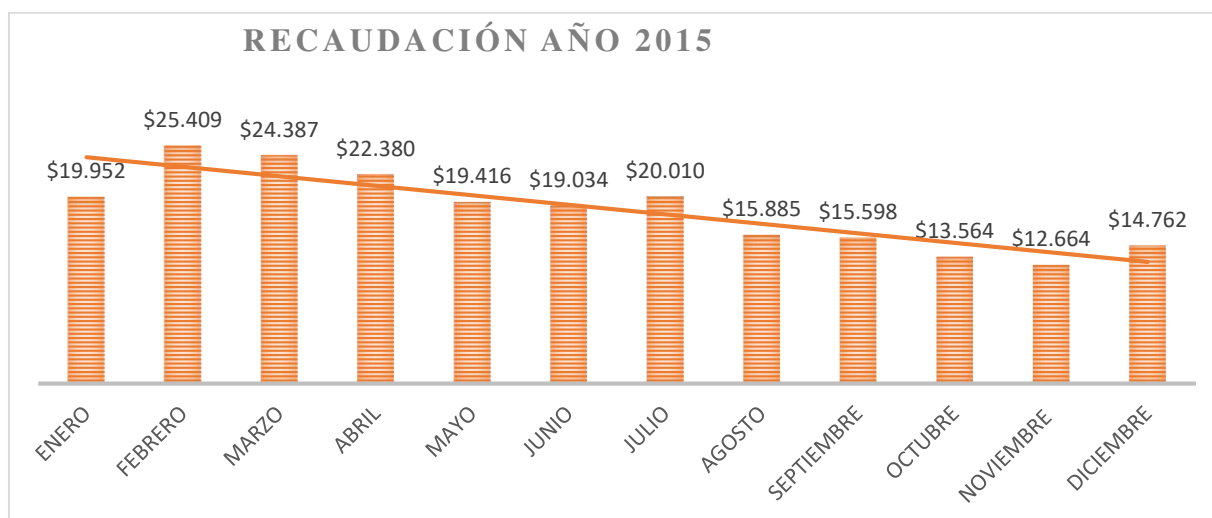
AÑO	MONTO	VARIACIÓN PORCENTUAL
2011	174.452	
2012	192.788	10,51%
2013	213.989	11%
2014	228.435	6,75%
2015	223.067	-2,35%

Fuente Servicio de Rentas Internas
Cifras en miles de dólares

Gráfico elaborado con datos tabla anterior SRI



Recaudación del año 2015 enero a diciembre



Fuente SRI

A medida que pasa el tiempo y se realizan reformas tributarias aumentando o creando nuevos impuestos, los ciudadanos se sienten de una u otra manera afectados en su economía, por tal motivo como se puede apreciar en el cuadro anterior el pago de este impuesto fue decreciendo por las restricciones a las importaciones.

En el siguiente cuadro podemos observar los datos con los montos recaudados por impuestos en el año 2015 en la ciudad de Guayaquil de los vehículos motorizados SRI e Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados Gobiernos Autónomos Descentralizados y el número de vehículos que han pagado este impuesto.

Tabla 7

CLASE	NO TOTAL VEHÍCULOS	MONTO RECAUDADO GAD IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS	MONTO RECAUDADO SRI IMPUESTOS A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS
AUTOMOVIL	191417	674824,86	8.201.914,07
CAMION	21532	269679,69	2.694.042,41
CAMIONETA	89309	510793,62	6.673.052,14
ESPECIAL	901	16630,00	281.139,39
JEEP	72310	632438,98	11.917.023,71
MOTOCICLETA	89984	44082,85	254.288,11
OMNIBUS	3698	53058,80	381.901,58
TANQUERO	285	5340,00	56.883,05
TRAILER	2179	66020,21	979.104,86
VOLQUETA	1294	23794,40	323.042,32
TOTAL	472909	2296663,41	31.762.391,64

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Los vehículos más numerosos son los automóviles, que son considerados para el uso de actividades cotidianas. Los vehículos que generan más impuestos cobrados por SRI son los jeeps los cuales fueron orientados desde sus inicios para contribuir con la producción (ganadería, turismo, agricultura), los mismos generan actividades económicas en el país. En cuanto a los vehículos como los automóviles observamos que generan más impuestos a los municipios, pues estos son considerados para uso de actividades cotidianas.

Por lo que sería conveniente que el Estado Ecuatoriano diera más prioridad y beneficios al tipo de vehículos como los jeeps los cuales son generadores de trabajo en el sector productivo. Como ejemplo de ello podemos mencionar a la ciudad Lima-Perú, que posee un impuesto denominado “Impuesto al Patrimonio Vehicular” donde se encuentran exentos del pago de este impuesto los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo.

A continuación, mostramos el detalle de los impuestos y tasas que se cancelan por concepto de matriculación vehicular con la norma vigente.

3.2 TABLA 8 CÁLCULO DE MATRICULACIÓN VEHICULAR

DATOS DEL VEHÍCULO	
PLACA	GOK-419
MARCA	NISSAN
MODELO	CENTRA 1.6 M/T

TABLA DE AVALUOS SRI	
Período	Avalúo
2015	1,299.00
2014	1,299.00
2013	1,299.00
2012	2,598.00
2011	5,196.00
2010	7,794.00
2009	10,392.00
2008	12,990.00
2007	12,990.00

FUENTE: Servicio de Rentas Internas

3.2.3 IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS (GAD)

TABLA PARA EL CÁLCULO DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Art 539 COOTAD

DESDE	HASTA	USD \$
0	1000	0
1001	4000	5
4001	8000	10
8001	12000	15
12001	16000	20
16001	20000	25
20001	30000	30
30001	40000	50

2015	1,299.00
------	----------

TOTAL POR

IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS **5,00**

3.2.4 IMPUESTO JUNTA DE BENEFICENCIA

LEY PARA LA PROMOCION DE LA INVERSIÓN Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA
TITULO 13 DE LAS REFORMAS PARA LA LEY DE IMPUESTO PARA JUNTA DE BENEFICENCIA (ART. 103)

TOTAL JUNTA DE BENEFICENCIA **10 dólares**

3.2.5 TASA SPPAT (Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito)

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	VALOR PRIMA TOTAL HASTA EL 12 JULIO DE 2009	VALOR PRIMA TOTAL A PARTIR DEL 13 DE JULIO DE 2009
0	Para uso exclusivo del Fonsat (cuando se desconoce la identificación del vehículo que ocasiona)	0	0
1	Motocicletas particulares de menos de 100 cc	28,15	19,71
2	Motocicletas particulares de 100 a 249 cc	35,19	24,63
3	Motocicletas particulares de 250 o mas cc	43,23	30,26
4	Todo terreno y Camionetas particulares de 0 a 9 años, de menos de 1500 cc	55,30	38,71
5	Todo terreno y Camionetas particulares de 0 a 9 años, de 1500 a 2499 cc	66,35	46,45
6	Todo terreno y Camionetas particulares de 0 a 9 años, de 2500 o mas cc	77,41	54,19
7	Todo terreno y Camionetas particulares de mas de 5 años, de menos de 1500 cc	68,37	47,86
8	Todo terreno y Camionetas particulares de mas de 5 años, de 1500 a 2499 cc y mas	79,42	55,59
9	Todo terreno y Camionetas particulares de 2500 o mas cc y mas de 9 años	89,48	62,64
10	Automores particulares de 0 a 9 años, de menos de 1500 cc	30,16	21,11
11	Automóviles particulares de 0 a 9 años, de 1500 a 2499 cc	38,20	26,74

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	VALOR PRIMA TOTAL HASTA EL 12 DE JULIO DE 2009	VALOR PRIMA TOTAL A PARTIR DEL 13 DE JULIO DE 2009
12	Automoviles particulares de 0 a 9 años, de 2500 o mas	45,24	31,67
13	Automoviles particulares de mas de 9 años, de menor de 1500 cc	41,22	28,85
14	Automoviles particulares de mas de 9 años, de 1500 a 2499 cc	48,26	33,78
15	Automoviles particulares de 2500 o mas cc y mas de 9 años	54,29	38
16	Oficial Especial particulares (policia de menos de 1500 cc)	70,38	
17	Oficial Especial particulares de 1500 a 2499 cc	89,48	
18	Oficial Especial particulares de 2500 o mas cc	107,57	
19	Carga o Mixtos particulares de menos de 5 Tn	61,33	42,93
20	Carga o Mixtos particulares de 5 a 14,99 Tn	87,47	61,23
21	Carga o Mixtos particulares de 15 o mas Tn	115,62	80,93
22	Transporte de pasajeros particulares, Bus de 24 o mas pasajeros	87,42	61,19
23	Transporte de pasajeros particulares, Buseta de 17 o 23 pasajeros	78,68	55,08
24	Transporte de pasajeros particulares, furgoneta de 7 a 16 pasajeros	69,94	48,96
25	Vehículos especiales particulares	118,02	82,61
26	Transporte de pasajeros particular Turismo interprovincial escolar intra/inter	116,27	81,41
27	Transporte de pasajeros particular Turismo interprovincial escolar intra/inter	159,11	111,37
28	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 5 Tn	114,52	80,15
29	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 5 a 14,99 Tn	132,71	92,89
30	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 15 Tn	152,82	106,96

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	VALOR PRIMA TOTAL HASTA EL 12 DE JULIO DE 2009	VALOR PRIMA TOTAL A PARTIR DEL 13 DE JULIO DE 2009
31	Busetas, Buses, Omnibuses y Trolebuses particulares de servicio urbano y escolar urbano	110,15	77,14
32	Vehículos públicos, taxis, turismo y vehículos de alquiler de 1500 cc de 0 a 9 años	46,15	32,56
33	Vehículos públicos, taxis, turismo y vehículos de alquiler de 1500 a 2499 cc de 0 a 9 años	58,75	41,13
34	Vehículos públicos, taxis, turismo y vehículos de alquiler de hasta 5 pasajeros de 2500 o mas cc	73,44	51,41
35	Vehículos públicos, taxis, turismo y vehículos de alquiler de menos de 1500 cc de mas de 9 años	61,20	42,84
36	Vehículos públicos, taxis, turismo y vehículos de alquiler de 1500 a 2499 cc de mas de 9 años	73,44	51,41
37	Vehículos públicos, taxis, turismo y vehículos de alquiler de 2500 o mas cc de mas de 9 años	85,68	59,98
38	Vehículos públicos, taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de menos de 2500 cc de 0 de 9 años	68,54	48
39	Vehículo públicos, taxis,turismo, escolares, y vehículos de alquiler de mas 2500 cc de 0 a 9 años	91,79	64,25
40	Vehículo publicos, taxis,turismo, escolares, y vehículos de alquiler de menos 2500 cc de mas 9 años	85,68	59,98
41	Vehículo públicos, taxis,turismo, escolares, y vehículos de alquiler de mas 2500 cc de mas 9 años	110,15	77,11
42	Camioneta pública hasta 3,5 Tn Pn de carga liviana y mixta de menos de 2500 cc de 0 a 9 años	68,54	47,98

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	VALOR PRIMA TOTAL HASTA 12 DEL JULIO DE 2009	VALOR PRIMA TOTAL A PARTIR DEL 13 DEL JULIO DE 2009
43	Camioneta pública hasta 3,5 Tn Pn de carga liviana y mixta de mas de 2500 cc de 0 a 9 años	91,79	64,04
44	Camioneta pública hasta 3,5 Tn Pn de carga liviana y mixta de menos de 2500 cc de mas 9 años	85,68	59,98
45	Camioneta pública hasta 3,5 Tn Pn de carga liviana y mixta de mas de 2500 cc de mas 9 años	110,15	77,14
46	locomotores, coches y autoterros		111,37

Fuente: Superintendencia de Banco y Seguros del Ecuador

vigencia soat

25/11/2014 hasta 25/11/2015

valor mensual

26,74/12

2,2283

valor diario

2,2283/30

0,0743

días cobrados

25 de noviembre hasta el 31 de diciembre/15 35,5 días

TOTAL TASA SPPAT

2,64

3.2.6 TASA CTG/DNT

CUADRO TARIFARIO 2015

ÍTEM	PRODUCTOS Y SERVICIOS	TARIFARIO 2015
13.01	TASA GENERALES	
13.01.09	MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS	
13.01.09.01	TASA ANUAL DE MATRICULACIÓN VEHÍCULOS PARTICULARES- NUEVO Y USADO	36.00
13.01.09.02	TASA ANUAL DE MATRICULACIÓN MOTOS PARTICULARES-NUEVO Y USADO	31,00
13.01.09.03	TASA ANUAL TRANSPORTE PÚBLICO NUEVOS/USADOS	41,00
13.01.09.04	TASA ANUAL TRANSPORTE COMERCIAL NUEVOS/USADOS	41,00

13.01.12	PERMISOS, LICENCIAS Y PATENTES	
13.01.12.01	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO A	65,00
13.01.12.02	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO A1	105,00
13.01.12.03	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO B	65,00
13.01.12.04	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO C	105,00
13.01.12.05	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO C1	105,00
13.01.12.06	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO D	105,00
13.01.12.07	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO D1	105,00
13.01.12.08	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO E	105,00
13.01.12.09	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO E1	105,00
13.01.12.10	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO F	40,00
13.01.12.11	LICENCIA DE CONDUCIR TIPO G	105,00
13.01.12.12	PERMISO INTERNACIONAL DE CONDUCIR	121,00
13.01.12.13	SALVACONDUCTOS	10,00
13.01.12.14	PERMISO APRENDIZAJE LICENCIA TIPO A	10,00
13.01.12.15	PERMISO APRENDIZAJE LICENCIA TIPO B	10,00
13.01.12.16	PERMISO APRENDIZAJE LICENCIA TIPO C	10,00
13.01.12.17	PERMISO APRENDIZAJE LICENCIA TIPO F (DISCAPACITADOS)	10,00
13.01.12.18	PERMISO APRENDIZAJE LICENCIA TIPO G (MAQUINARIA AGRICOLA O CAMINERA)	10,00
13.01.12.19	PERMISO DE VIDRIOS POLARIZADOS	42,00
13.01.12.20	PERMISO DE OPERACIÓN/ RENOVACIÓN	200,00
13.01.12.21	CONTRATO DE OPERACIÓN/ RENOVACIÓN	200,00
13.01.12.22	AUTORIZACIÓN DE CUENTA PROPIA/ RENOVACIÓN	30,00
13.01.12.23	PERMISO DE CONDUCCIÓN PARA MENOR ADULTO	110,00
13.01.12.24	REEIMPRESIÓN DE LICENCIA	7,00
13.01.12.25	DUPLICADO DE LICENCIA	25,00
13.01.06	CERTIFICACIONES	
13.01.06.01	INSCRIPCIÓN DE GRAVAMEN	7,00
13.01.06.02	LEVANTAMIENTO DE GRAVAMEN	7,00
13.01.06.03	TRANSFERENCIA DOMINIO VEHICULAR	7,00
13.01.06.04	RESOLUCIONES POR CAMBIO SOCIO-VEHÍCULO- HABITACIONES DESHABILITACIONES CONTITUCIONES, INCREMENTOS, REFORMAS	10,00
13.01.06.05	BAJA DE VEHÍCULOS	7,00
13.01.06.06	CAMBIO DE COLOR	7,00
13.01.06.07	CAMBIO O BAJA DE MOTOR	7,00
13.01.06.08	CAMBIO DE TIPO / CLASE	7,00

CODIGO	CERTIFICACIONES	
13.01.06.09	BLOQUEO O DESBLOQUEO EN EL SISTEMA	7,00
13.01.06.10	DUPLICADO DE CITACIONES	7,00
13.01.06.11	RESOLUCIÓN DE FACTIBILIDAD (CONSTITUCION JURIDICA)	145,00
13.01.06.12	EMISIÓN DE PLAQUILLAS	7,00
13.01.06.13	CERTIFICACIÓN POR EL DIRECTOR EJECUTIVO	10,00
13.01.06.14	CERTIFICADO DE CONDUCTOR (COO)	7,00
13.01.06.15	HISTORIAL DE INFRACCIONES DEL CONDUCTOR (CIC)	7,00
13.01.06.16	CERTIFICADO DE INFRACCIÓN (CIP)	7,00
13.01.06.17	CERTIFICADO ÚNICO VEHICULAR (CUV)	7,00
13.01.06.18	HISTORIAL DE INFRACCIONES DEL VEHÍCULO (CVD)	7,00
13.01.06.19	CERTIFICACIÓN DE POSEER VEHÍCULO (CVP)	7,00
13.01.11	INSCRIPCIONES, REGISTROS Y MATRICULAS	
13.01.11.01	DUPLICADO DE MATRICULA	22,00
13.01.11.02	UNIDAD DE CARGA INTERNACIONAL	80,00
13.01.11.03	STICKER REVISIÓN VEHICULAR	5,00
13.01.11.04	DUPLICADO STICKER REVISIÓN VEHICULAR	5,00
13.01.08	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	
13.01.08.01	SERVICIOS DE ALCOHOTECTOR-ALCOHOLEMIA	85,00
13.01.08.02	SERVICIOS GARAJE LIVIANO	3,00
13.01.08.03	SERVICIO DE GARAJE SEMIPESADO	5,00
13.01.08.04	SERVICIO DE GARAJE PESADO	7,00
13.01.08.05	SERVICIO GARAJE MOTOCICLETAS	1,00
13.01.08.06	SERVICIOS DE REMOLQUE LIVIANO	15,00
13.01.08.07	SERVICIO DE REMOLQUE SEMIPESADO	25,00
13.01.08.08	SERVICIO DE REMOLQUE PESADO	30,00
13.01.08.09	SERVICIO DE REMOLQUE KILÓMETRO RECORRIDO FUERA DEL PERIMETRO URBANO	3,00
13.01.08.10	ALQUILER DE MOTOCICLISTAS PARA EVENTOS (ESCOLTAS)	50,00
13.01.08.11	ALQUILER DE BANDA DE MUSICOS	200,00
13.01.08.12	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR-LIVIANOS	26,58
13.01.08.13	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR-TAXIS/BUSETAS/FURGONETAS/CAMIONETAS	18,19
13.01.08.14	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR-PESADOS	41,81
13.01.08.15	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR-BUSES	35,17
13.01.08.16	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR-MOTOCICLETAS Y PLATAFORMAS	15,86
14.02.99	OTRAS VENTAS DE PRODUCTOS Y MATERIALES	
14.02.99.01	PLACAS NUEVAS O DUPLICADOS DE AUTOMOTORES (MOTOS Y VEHÍCULOS)	22,00

14.02.99.02	PLACAS NUEVAS O DUPLICADOS DE UNIDAD DE CARGA INTERNACIONAL	22,00
14.02.99.03	MARCACIÓN DE SERIES PARA IDENTIFICACIÓN DE UNIDADES DE CARGA INTERNACIONAL	42,00
17.04.99	OTRAS MULTAS	
17.04.99.01	RECARGO ANUAL POR NO CANCELACIÓN DE VALORES DE MATRÍCULA	25,00
17.04.99.02	RECARGO POR RETRASO EN EL PROCESO COMPLETO DE MATRICULACIÓN VEHICULAR DENTRO DE LA CALENDARIZACIÓN-PARTICULARES	25,00
17.04.99.03	RECARGO POR RETRASO A LA REVISIÓN SEMESTRAL VEHICULAR Y/O MATRICULACIÓN DENTRO DE LA CALENDARIZACIÓN-PÚBLICOS	25,00

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

SERVICIO DE MATRICULACIÓN	36,00
---------------------------	--------------


BANCO GUAYAQUIL

COMPROBANTE DE TRANSACCION

COMPROBANTE DE PAGO DE MATRICULA - 4561339

NOMBRE DEL PROPIETARIO: RODRIGUEZ PESANTES DANIELA AND
RUC / CI : 0920409950
PLACA/CPN/RMV: GQK0419 VALOR AVALUO: 1.299,00
AUT.SRI:621072015593344 CHASIS/VIN:3N1EB31S88K321163

-----DESGLOSE DE VALORES-----

FISCO :	6,50	TASAS SPPAT :	2,64
CTG/DNT :	36,00		
BRIGADA :	0,00	TOTAL :	68,54
JUNTA BENF GYE :	10,00	COSTO COMIS :	0,60
IMPUESTO AMBIENTAL:	8,40	I.V.A 0% :	0,00
IMP. RODAJE:	5,00	TOTAL A PAGAR :	69,14

AGENCIA:SAMANES CAJERO: EOVS1 AP9 FECHA: 2015/07/21 08:40:02

Consulte su Comp.Venta o Retencion en WWW.BANCOGUAYAQUIL.COM con el No.00000001

Este comprobante es el único documento que acredita la validez de su transacción, favor verificar información

REV.06.14 - COD. 1100045

En el comprobante de pago No. 4561339 de la matriculación vehicular con la placa GQK-419, como lo observamos anteriormente en el ejercicio desarrollado (Cálculo de matriculación vehicular), donde explicamos cada uno de los rubros que componen la matriculación vehicular, y pudimos apreciar la existencia de una doble imposición entre el Impuesto a los Vehículos Motorizados (FISCO) y el Impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados (IMP. RODAJE), pues tienen el mismo hecho generador que es el ser propietario de un vehículo motorizado, Por la que en nuestra propuesta del presente trabajo sugerimos la eliminación de una de las normas vigentes, lo cual detallaremos en el siguiente capítulo.

En Ecuador las limitaciones para asumir la competencia de matriculación y control de tránsito sería la falta de infraestructura y financiamiento propio, por lo cual los municipios de ciudades pequeñas están conformando Mancomunidades de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, proyectando a la vez la formación de brigadas móviles de matriculación que permitirá llegar de sectores más lejanos.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ELIMINACIÓN DEL IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN EXISTENTE Y LOGRAR QUE EL CIUDADANO TENGA MAYOR PODER ADQUISITIVO

Al momento de desarrollar actividades urbanas existe la demanda de bienes o servicios públicos y por otro lado los bajos niveles de desarrollo que existen hoy en día en nuestra sociedad, restringen la capacidad de las administraciones tributarias al momento de expedir normas, que tengan el resultado esperado en la recaudación, esto se traduce en una debilidad del sistema tributario para poder cumplir con sus funciones.

El Estado no puede imponer cualquier tributo, basado en su potestad tributaria, sino que tiene que limitar este poder tributario a sus funciones específicas, es decir a la finalidad de la propia tributación fiscal: la del financiamiento. Este debería ser el límite, el financiamiento del Estado para los gastos propios de su función y existencia.

Ir más allá de estos gastos sería incurrir en lo arbitrario, puesto que el Estado no puede afectar a la riqueza del patrimonio más que en la proporción de su necesidad de financiamiento para su existencia y cumplimiento de sus fines específicos. (Zambrano Alex 2017)

Nuestra recomendación consiste fundamentalmente en la eliminación de una de las normativas, y la que escogimos es la Ley de impuestos a los Vehículos Motorizados (SRI), por el análisis realizado en el presente trabajo, observamos que los organismos municipales son los encargados de la infraestructura en cuanto a calles, señalizaciones, directrices para una mejor conducción de los usuarios, para lo cual se debe llegar a consensos institucionales con la finalidad de que los organismos locales sean una fuente de desarrollo. Esto ha sido establecido en el artículo 55 del COOTAD el cual indica que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

a) Planificar junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;

- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;
- c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;
- d) Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley;
- e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;
- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;
- g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley;
- h) Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines;
- i) Elaborar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales;
- j) Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley;
- k) Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas;
- l) Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras;
- m) Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios; y,
- n) Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

Adicionalmente a lo antes expuesto, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial en su artículo 30 establece que los recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicio de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán distribuidos automáticamente conforme lo establezca el Consejo Nacional de Competencias, una vez que es asumida por los municipios.

En la Constitución de la República del Ecuador establece en su artículo 262 que los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.
2. Gestionar el ordenamiento de cuencas hidrográficas y propiciar la creación de consejos de cuenca, de acuerdo con la ley.
3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.
4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.
5. Otorgar personalidad jurídica, registrar y controlar las organizaciones sociales de carácter regional.
6. Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías, necesarias para el desarrollo regional, en el marco de la planificación nacional.
7. Fomentar las actividades productivas regionales.
8. Fomentar la seguridad alimentaria regional.
9. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. En el ámbito de estas competencias exclusivas y en el uso de sus facultades, expedirá normas regionales.

Al mismo tiempo la enorme responsabilidad urbanística que los municipios asumen en estas competencias sobre todo en las ciudades grandes como Guayaquil, que no fueron diseñadas para soportar un gran número de vehículos, se ha convertido en un serio problema. Las interminables congestiones de automotores dificultan el tránsito vehicular y alteran el acceso a distintas vías y nuevas creaciones urbanísticas. Situación que no es atendida por el Estado y los municipios tienen que asumirlas mediante: educación vial, semaforización, señalización vial, control de circulación, contaminación, etc. Todo esto requiere planificación y gastos lo que se justificaría para que sea este ente el que recaude el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados por estar más cerca del problema y debería ser parte directa de la solución.

Otra de las razones que se justificaría que el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados debería ser directamente cobrado por los municipios es porque tendrían una

recuperación más acertada de cómo utilizar estos recursos. Además de que, al calcular el impuesto cobrado tanto por el estado como por el municipio, el cálculo del mismo para el cabildo es más simplificado que el que recauda el SRI. (cálculo desarrollado en el capítulo III).

En el siguiente cuadro podemos mostrar que el Estado actualmente se está beneficiando de otros impuestos que están directamente relacionados con los vehículos.

Tabla 9

**ESTADÍSTICAS DE RECAUDACIÓN
PERÍODO DE ENERO A DICIEMBRE DEL 2015
ECUADOR**

IMPUESTO	VALOR RECAUDADO
1% COMPRA DE VEHICULOS USADOS	21.070.888
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 70.000 SENAE	221.788
ICE VEHIC HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 70.000	5.262
ICE-CAMIONETAS Y FURGONES CUYO PVP SEA HASTA DE 30000 USD	15.423.758
ICE-CAMIONETAS Y FURGONES CUYO PVP SEA HASTA DE 30000 USD SENAE	117.509
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000 SENAE	143.361
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20000 USD	22.436.890
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20000 USD SENAE	410.231
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 40000 USD	6.389
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 40.000 HASTA 50.000	2.754.715
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 40.000 HASTA 50.000 SENAE	92.916
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 50.000 HASTA 60.000	159.283
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 50.000 HASTA 60.000 SENAE	187.825
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 60.000 HASTA 70.000	27.514
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 60.000 HASTA 70.000 SENAE	45.123
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 70.000	43.161
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 70.000 SENAE	64.448
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANS. TERRESTRE - 3.5	94.370
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000	30.447.690
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS PVP ENTRE 30000 Y 40000	26.610.419
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS PVP ENTRE 30000 Y 40000 SENAE	118.506
IMPUESTO AMBIENTAL CONTAMINACION VEHICULAR	113.198.574
PROPIEDAD DE LOS VEHICULOS	6.135
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 50.000 HASTA USD 60.000 SENAE	0
TOTAL DE OTROS IMPUESTOS SIN IVM	233.686.754

Fuente: Servicio de Rentas Internas

IMPUESTOS A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS ECUADOR

Tabla 10

**RECAUDACIÓN EFECTIVA
PERÍODO ENERO A DICIEMBRE DEL 2015**

ECUADOR

CANTON	VALOR RECAUDADO
AZUAY	8.486.011,38
BOLIVAR	846.177,08
CAÑAR	1.635.974,55
CARCHI	1.108.052,16
CHIMBORAZO	3.284.822,78
COTOPAXI	2.766.067,99
EL ORO	5.346.494,09
ESMERALDAS	2.185.657,05
GALAPAGOS	306.940,62
GUAYAS	43.292.483,84
IMBABURA	3.439.843,16
LOJA	3.309.332,67
LOS RIOS	3.391.392,86
MANABI	7.080.100,84
MORONA SANTIAGO	624.345,72
NAPO	822.898,91
ORELLANA	1.703.421,46
PASTAZA	718.806,17
PICHINCHA	66.096.008,70
SANTA ELENA	1.437.537,16
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHIL	3.147.687,98
SUCUMBIOS	1.813.452,62
TUNGURAHUA	6.521.386,28
ZAMORA CHINCHIQUE	729.109,24
NO ASIGNADOS	31.883.070,00
TOTAL	201.977.075,31

El valor de NO ASIGNADOS corresponde a cifras de recaudación de personas naturales no registradas en el RUC.

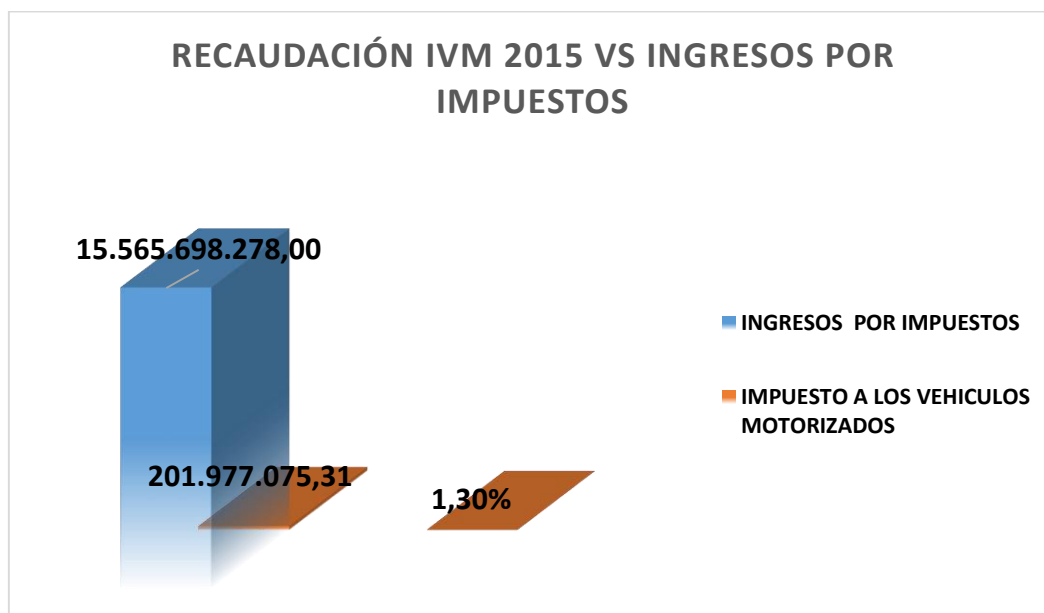
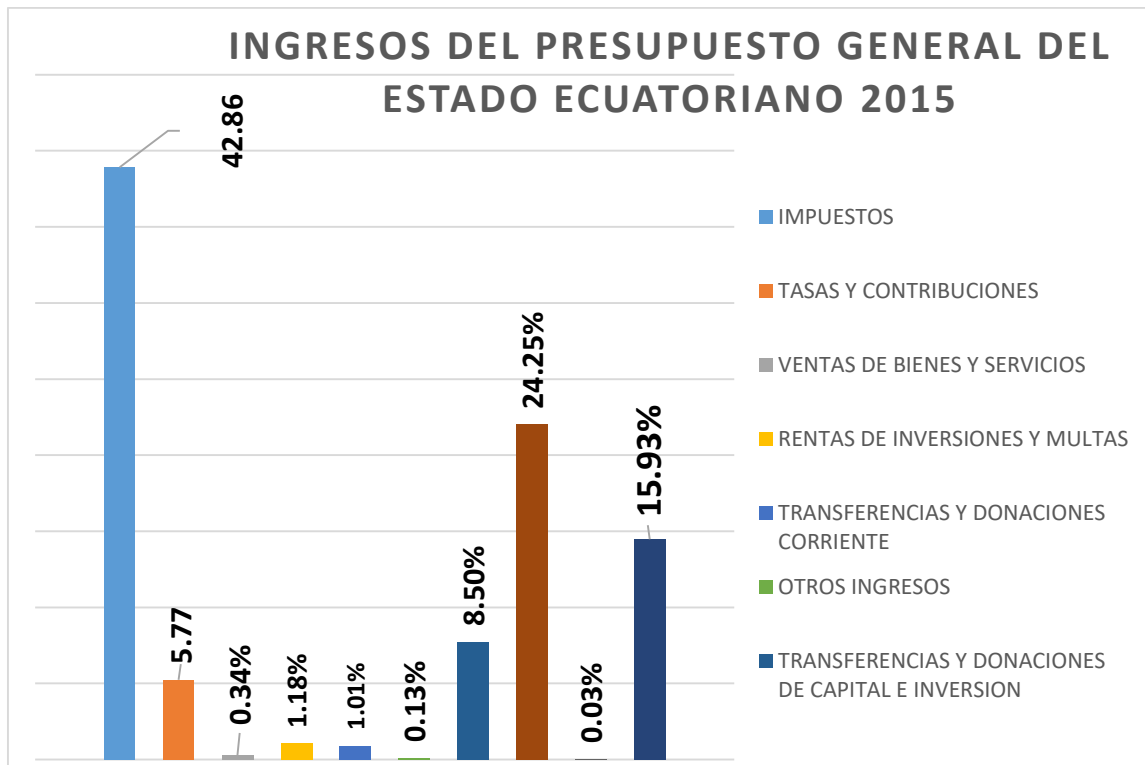
Fuente: Servicio de Rentas Internas

Tabla 11

**PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO ECUATORIANO
CONSOLIDADO POR GRUPO
INGRESO (US DOLARES)
EJERCICIO 2015**

	GRUPO	PROFORMA
	110000-IMPUESTOS	15.565.698.278,00
	130000-TASAS Y CONTRIBUCIONES	2.095.170.942,00
	140000-VENTAS DE BIENES Y SERVICIOS	123.547.467,00
	170000-RENTAS DE INVERSIONES Y MULTAS	429.025.180,00
	180000-TRANSFERENCIAS Y DONACIONES CORRIENTE	365.384.143,00
	19000-OTROS INGRESOS	47.444.457,00
	28000-TRANSFERENCIAS Y DONACIONES DE CAPITAL E INVERSIÓN	3.087.410.603,00
	36000-FINANCIAMIENTO PÚBLICO	8.806.818.876,70
	38000-CUENTAS PENDIENTES POR COBRAR	10.636.109,00
		30.531.136.055,70
FINANCIAMIENTO DE IMPORTACIÓN DE DERIVADOS -CFDD	18000-TRANSFERENCIAS Y DONACIONES CORRIENTES	5.785.982.987,00
	FINANCIAMIENTO DE IMPORTACIÓN DE DERIVADOS -CFDD	5.785.982.987,00
	TOTAL	36.317.119.042,70

Fuente: Ministerio de Finanzas



Fuente: Autoras

Tabla 12

Recaudación de Matriculación Vehicular Ecuador

RECAUDACION MATRICULACION VEHICULAR 2015		
CLASE DE VEHICULO	TOTAL PAGADO MATRICULACION VEHICULAR	NUMERO DE CONTRIBUYENTES
AUTOMOVIL	\$ 129.294.114,05	721.711
CAMION	\$ 55.984.016,39	112.420
CAMIONETA	\$ 149.570.932,24	481.055
ESPECIAL	\$ 3.620.322,34	4.936
JEEP	\$ 142.353.730,28	344.061
MOTOCICLETA	\$ 43.693.547,35	531.455
MULTIUSO	\$ 1.105,20	2
OMNIBUS	\$ 11.983.318,28	24.699
TANQUERO	\$ 1.538.875,03	2.560
TRAILER	\$ 10.421.364,58	11.300
VOLQUETA	\$ 9.145.312,57	13.642
TOTALES	\$ 557.606.638,31	2.247.841

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Como se puede observar en los datos obtenidos en las tablas precedentes que lo recaudado por el Impuesto a los Vehículos motorizados del Ecuador en el 2015 asciende a \$ 201.977.075,31 vs los ingresos por impuestos del presupuesto general del Estado que asciende a \$ 15.565.698.278. Esto serviría como uno de los elementos a discutir en nuestra propuesta, pues el impacto en el presupuesto general del Estado representaría el 1,30% menos de ingreso.

Para concluir con este trabajo y luego de haber analizado y revisado lo que contempla la doble imposición entre el impuesto estatal y municipal a los vehículos motorizados de transporte terrestre, podemos establecer un diagnóstico y realizar ciertas conclusiones que permitirán instaurar recomendaciones apropiadas y eficientes para una mejor recaudación y disminución de la carga tributaria de estos impuestos, considerando que en la última década nuestra legislación en la materia tuvo innumerables cambios, lo que ha obligado a las personas naturales y jurídicas a sentirse afectadas por un gran impacto económico, causando así perjuicios patrimoniales por los aspectos financieros negativos que pueden desprenderse de una mala aplicación de la normativa.

Las leyes que hemos analizado son: la Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados (SRI) y Los Impuestos a la propiedad de los vehículos motorizados (GAD), en las que se establecen impuestos a la propiedad de los vehículos, las cuales se encuentran vigentes para su cumplimiento. A continuación se indican las características principales de las normas de los impuestos anteriormente mencionados: Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados (SRI) Art. 3 que establece.- Son sujetos pasivos de este impuesto los propietarios de los vehículos, y El Impuesto a la propiedad de los vehículos (GAD) Art. 538 que establece.- Todo propietario de todo vehículo deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en este Código. En lo expuesto estamos demostrando la existencia de dos impuestos sobre un mismo objeto imponible.

A través de un análisis comparativo de las leyes anteriormente nombradas observamos que, en ambos casos, con respecto a la legislación interna de los impuestos analizados, el hecho generador de estos impuestos es el **SER PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO**, demostrándonos así el origen de ambos tributos lo cual se traduce en una doble imposición:

- **EXISTENCIA DE DOS AUTORIDADES FISCALES DIFERENTES:** El SRI como recaudador de los Impuestos a los Vehículos Motorizados, y por otro lado el Municipio como acreedor del Impuesto a la propiedad de vehículos.
- **HECHO GENERADOR:** El SRI determina que son sujetos pasivos de este impuesto los propietarios de los vehículos a los que se refiere el Artículo 1 de la Ley de Impuesto a los Vehículos Motorizados.
El impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados decreta que todo propietario de vehículo sea persona natural o jurídica, deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en esta Ley.
- **BASE IMPONIBLE:** Ambas Instituciones, tienen como base imponible del tributo el avalúo de los vehículos que consten en la base de datos elaborada por el SRI.
- **CAPACIDAD CONTRIBUTIVA DEL CIUDADANO:** Es importante que los gobiernos deben hacer un estudio técnico antes de imponer tributos que afecten la capacidad contributiva del ciudadano.
- **PERÍODO DE TIEMPO:** Estos dos impuestos son pagados anualmente durante el mismo ejercicio fiscal.

De acuerdo a los principios mencionados en el presente trabajo, hemos llegado a establecer que el principio de proporcionalidad del Código Tributario Ecuatoriano afecta al contribuyente aumentando su carga tributaria por la vigencia de estos dos impuestos, por lo que finalmente la actividad financiera del Estado tiene como fin procurar los medios necesarios para la satisfacción de los gastos públicos y consiste en la repartición de las cargas públicas entre las clases y generaciones de contribuyentes, según el autor Griziotti.

Como lo hemos aseverado anteriormente, el Estado Ecuatoriano tiene el deber de adecuar las leyes vigentes para una mejor distribución de los tributos que aportan los ciudadanos para lo cual es esencial encontrar una solución al problema planteado en el presente estudio. Con el afán de solucionar la problemática establecida en este trabajo, nos apoyamos en la obra de los autores Ana Corbacho, Vicente Fretes Cibils y Eduardo Lora. Los Impuestos como Instrumento de Desarrollo, en la que indican que “se debe alcanzar acuerdos y consensos institucionales para asegurar que los gobiernos locales tengan los recursos necesarios para actuar como agentes de desarrollo. Para que el gasto descentralizado sea sostenible, deben fortalecerse los recursos de fuentes propias de los gobiernos locales”.

Podemos concluir además, que la presión o carga tributaria del Ecuador ha ido incrementándose progresivamente, afectando con mayor fuerza al consumidor final, por razón de la imposición de tributos recaudados sobre su patrimonio, puesto que la recaudación de impuesto ha aumentado por ejemplo en el año 2014 según cifras del SRI la recaudación fue 1'097,074,598.22 y en el año 2015 esta cifra se incrementó a 11'743,386,678.00

Para el caso de impuestos vehiculares, se puede destacar que la carga ha sido relativamente estable hasta el año 2011. Sin embargo, en el 2012 entró en vigencia el impuesto a la contaminación vehicular el cual ha duplicado la carga como porcentaje del ingreso total de los contribuyentes. Y en relación a la recaudación del IVM en el año 2015 se pudo observar que hubo un decrecimiento debido a las restricciones a las importaciones.

Una vez identificado este problema jurídico, estamos estableciendo como posible solución la eliminación de la Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados recaudada por el SRI, pues observamos que con este impuesto se está estableciendo una doble

imposición, fenómeno que afecta directamente al contribuyente, pues como lo estamos demostrado en este capítulo que el Estado ya es recaudador de impuestos relacionados a los vehículos, como está detallado en la página 58 de este trabajo. Por lo tanto, sugerimos que el impuesto a los vehículos sea solo recaudado por el ente Municipal como consta en la Ley que es el Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados, pues para nuestro criterio es el organismo local el que está encargado de proveer facilidades para un mayor beneficio para el ciudadano en cuanto a la señalización, mantención de la arteria vial y seguridades que necesita para tener una mejor movilidad dentro del área urbana.

Según las estadísticas del INEC el sueldo promedio nacional de un ciudadano para el año 2015 fue de \$ 503,57, si observamos el impuesto pagado por un vehículo del año 2008 detallado en la página 53 del presente trabajo fue de \$ 69,14, lo cual representa el 13,73% de un sueldo promedio. Además, calculamos el valor promedio que cada contribuyente en este país debe pagar por concepto de matriculación vehicular, correspondiente al año 2015 cuya cifra es de \$ 248.04 página según datos proporcionados por el SRI. Esto significa que el ciudadano que tiene un vehículo hace un esfuerzo para cumplir con la carga tributaria al Estado y al Municipio, lo que sí afecta a sus ingresos. Nuestro trabajo está enfocado expresamente en la acumulación de impuestos que debe pagar el ciudadano.

Si esta propuesta es aceptada debería ser tramitada como iniciativa del Presidente de la República y ser ejecutada mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional.

Una de las principales metas que debería plantearse el Estado, con el fin de obtener una mayor recaudación eficaz, es crear una conciencia tributaria en los contribuyentes mediante el suministro de servicios ofrecidos por el mismo, formulando leyes que sean menos gaseosas en materia de interpretación y que por consiguiente sean más esquemáticas, garantizando de esta manera una eficiente administración tributaria de los impuestos recaudados a fin de que otorgue resultados favorables tanto a la administración como al contribuyente.

Adicionalmente podemos decir que la aceptación del sistema tributario por parte de los contribuyentes es esencial para elevar el cumplimiento tributario. Esta aceptación depende de varios factores, el primero de ellos es la moderación de la carga tributaria. Un sistema tributario que impone una carga excesiva puede ser visto como injusto o expropiatorio, pues una de las principales fuentes de iniquidad es la evasión fiscal, por lo

tanto, es necesario que se informe, se difunda y rinda cuentas a la ciudadanía en qué y para qué se utiliza dicha recaudación.

BIBLIOGRAFIA

Libros:

- Acquatella, J., Bárcena, A. (2005) “*Política fiscal y medio ambiente: bases para una agenda común*”. Economic Commission for Latin America and the Caribbean. United Nations Publications,- Business & Economics–pp. 118.
- Andrade, L. (2011). “*Practica Tributaria*”. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones, p. 4
- Atchabahian, A. (2003). “*Derecho Tributario Internacional*”. En Horacio A. García Belsunce (drtor.), Tratado de Tributación. Derecho Tributario. Tomo I, volumen 2, Buenos Aires: Ed. Astrea
- Campagnale, P., Cantinot, S., y Larrondo, A. (2000). “*El Impacto de la Tributación sobre las Operaciones Internacionales*”. Buenos Aires, Argentina: Fondo Editorial de Derecho y Económica
- Centragolo, O., y Gómez-Sabaini, J. (2007). “*La tributación directa en América Latina y los desafíos a la imposición sobre la renta*”. Santiago de Chile: Cepal
- Corvacho, A., Fretes, V., y Lora, A. (2012) “*Los impuestos Como Instrumento de desarrollo*”. Banco Interamericano de Desarrollo
- De Bernal, M. (2002). “*La Doble Tributación*”. Recuperado el 20 de Agosto del 2016 de http://www.impuestospanama.com/doctrinas/Monografia_La_Doble_Tributacion.doc
- De Rosa, M., Esponda F. y Soto, S. (2010). “*Sistemas Tributarios alternativos y su impacto en la distribución del ingreso y la oferta laboral*” (Trabajo monográfico presentado ante la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración de la Universidad de la Republica para la obtención del título de Licenciado en Economía). Uruguay
- Forouge, Cfr. (1993). “*Derecho Financiero*”, 5 ed., Buenos Aires, Depalma, t. 1, p. 346.
- Herran, C. (2000). “*La doble tributación internacional, principios y realidades de los convenios*”. (Tesis de grado, Universidad Tecnológica Javeriana). Bogotá.
- León, C., & Administración–Cuenca, D. C. (2006). “*Cultura Tributaria*”

- León. C. (2011). *“Guía de Derecho Tributario”*
- López. C. (1999). *“La doble imposición interna”*, Valladolid, España: Editorial Lex Nova
- López. A. (2012). *“Impuesto Vehicular en Ecuador evaluación de impacto en el control”*. (Tesis de grado, Universidad Flacso). Ecuador
- López Freyle, Isacc. (1962). *“Principios de Derecho Tributario”*, 2 ed., Bogotá: Ed. LóLerner, p. 806.
- Luqui, J. (1989). *“La Obligación Tributaria”*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Depalma
- Montes Ponce de León, J. (2001). *“Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible”*. Universidad Pontificia ICAI-ICADE. Madrid, España: Editorial Comillas.
- Montaño, C. (1999). *“El Ecuador y los problemas de la doble tributación internacional”*, Quito: Corporación Editora Nacional
- Neumark, F., & Quintana, E. F. (1994). *“Principios de la imposición”*. Ministerio de Economía y Hacienda. Instituto de Estudios Fiscales.
- "ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) (2011), *“Convención modelo de las Naciones Unidas sobre la doble tributación entre países desarrollados y países en desarrollo”*, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, Nueva York
- ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE) (2010), *“Modelo de convenio tributario sobre la renta y sobre el patrimonio”*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid
- Torres Silva, Y. (2011). *“Retos y perspectivas jurídicas para eliminar la doble imposición tributaria en el ordenamiento jurídico cubano”*. (Trabajo de Diploma, Universidad de Huguín). Cuba. Recuperado en 20 de Agosto del 2016 de <http://www.monografias.com/trabajos89/doble-imposicion-tributaria/doble-imposiciontributaria.shtml>
- Troya, J (2008). *“Estudios de Derecho Internacional Tributario”*. Quito, Ecuador. Pudeleco Editores S.A

Valdivia I. y Monroy, S. (2011). “*Concurrencia Impositiva un Problema del Federalismo Fiscal*”. (Trabajo de Maestría en administración fiscal, Universidad Veracruzana, Veracruz, México.)

Villegas, H. B., (2001). “*Curso de Finanzas, derecho financiero y Tributario*”, 7 ed., Buenos Aires, Depalma, p. 483

Internet:

Menjivar, J. (2011). Eliminando el fenómeno tributario de la doble imposición. *El Economista* .Recuperado el 10 de enero del 2016 de <http://blogs.eleconomista.net/leyes/2011/01/eliminando-el-fenomeno-tributario-de-la-doble-imposicion/>

Cofone, I. (2011). La Economía de la doble imposición tributaria. Recuperado el 21 de junio del 2017 de <http://dikaion.unisabana.edu.co/index.php/dikaion/article/view/2061/2626>

AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO (ANT) (2014). Cuadro Tarifario 2015. *Resolución 138-dir-2014-ant*. Recuperado el 11 de Enero el 2016 de <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2672-resolucion-no-138-dir-2014-ant-cuadro-tarifario-2015>

SUPERINTENCIA DE BANCOS Y SEGUROS DEL ECUADOR (SBS) (2013). Código de Automotor. *Circular IG-INSP-DA3-2013-072*. Recuperado el 10 de enero del 2016 http://www.superbancos.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/Seguros%20Privados/Circulares/2013/circular_IG-INSP-DA3-2013-072.pdf

SERVICIO DE RENTAS INTERNAS (SRI) (2011). Cálculo del Impuesto ambiental. Registro Oficial 583 del 24 de Noviembre del 2011. Recuperado 16 de Enero del 2016 de <http://www.sri.gob.ec/de/base-legal2>

SERVICIO DE RENTAS INTERNAS (SRI) (2015). Estadísticas de Recaudación. Recuperado el 20 de Marzo del 2016 de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion>.

SERVICIO DE RENTAS INTERNAS (SRI) (2015). Montos cobrados por concepto de Matriculación Vehicular.

- QUIÑÓNEZ MÁRQUEZ, R y DE LA CRUZ, W. (2008). “*La Doble Imposición Internacional Aplicado A Un Caso Práctico De La Compañía International Water Services Residente En Rumania Y Ecuador*”. (Tesis de grado, Facultad de Ciencias Humanísticas y Económicas). Guayaquil. Recuperado el 10 de Enero del 2016 de <http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/5915/1/D-39117.pdf>
- NOBOA CAJAS, C. (2016). “*Impuesto a las Tierras Rurales e Impuesto Predial Rural: El Problema de la Doble Imposición Interna*”. (Tesis de Grado Universidad de las Américas). Quito, Ecuador. Recuperado el 01 de Octubre del 2016 de <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/4995/1/UDLA-EC-TAB-2016-18.pdf>
- PEDERNERA, J. (2014). “*Análisis de la doble Tributación Internacional: Aspectos Relevantes*” (Trabajo de Investigación Universidad Nacional de Cuyo). Provincia de Mendoza, Argentina. Recuperado el 29 de Septiembre del 2016 de <http://bdigital.uncu.edu.ar/6736>
- PESÁNTEZ DELAGO, M. y VÉLEZ BERREZUETA, M. (2010). “*Métodos de Exención para Evitar la Doble Tributación*”. (Tesis Previa a la Obtención del Título del Diplomado en Gestión Tributaria Empresarial Universidad Politécnica Salesiana) Cuenca. Recuperado de <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3024/1/UPS-CT002257.pdf>
- CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS (2012). *Resolución 006- CNC-2012*. Recuperado el 15 de Enero del 2017 de <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/10/resolucin-006-2012.pdf>
- CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA (2011). Sentencia 913/11, 06 de Diciembre del 2011. Diario Oficial 48.330 de 1 de Febrero del 2011. Recuperada el 15 de Enero del 2017 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/c-193-11.htm>
- SOLANA, M. (2008). “*Armonización impositiva de Impuestos Provinciales y Municipales en la Actividad del Transporte de Carga*”. (Tesis de Grado Universidad Empresarial siglo 21). Argentina. Recuperado el 15 de Enero del

2017 de
<https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/12436/Solana,%20Melisa%20Andrea.pdf?sequence=1>

ENRIQUEZ CARCHI, M. y GUAMAN MENDOZA, S. (2014). “*Evolución de los formularios del impuesto a la renta 102 y 102A presentados en los periodos 2012 2013 y 2014 por los contribuyentes domiciliados en la provincia del Azuay y propuestas para su simplificación*” (Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas). Cuenca Recuperado el 16 de Enero del 2017 de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/20335/1/TESIS.pdf>

AGOSTINETTI, M. (2012).” *Ley de Impuesto a las Ganancias – Cuarta Categoría*” (Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales). Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 18 de Enero del 2017 de http://nulan.mdp.edu.ar/1868/1/agostinetti_mc_2012.pdf

MONOGRAFIAS. “Derecho Comparado Peru Chile Ecuador”. Recuperado el 16 de Abril del 2017 de <http://www.monografias.com/trabajos100/derecho-comparado-peru-chile-ecuador/derecho-comparado-peru-chile-ecuador.shtml>

ZAMBRANO, A. “Principio del derecho tributario 1”. Recuperado el 16 de Abril del 2017 de <http://alexzambrano.webnode.es/products/principios-del-derecho-tributario1/>

Leyes

Lexis. (s.f). Ley de Impuestos a los Vehículos Motorizados. Registro Oficial No. 325 del 14 de mayo del 2001. Recuperada el 5 de Febrero del 2015 de [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Nn6ZPm34IvsJ:www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/bae7d82f-6397-4dcd-af9e-d906a19af94e/Ley%2Bdel%2BImpuesto%2Ba%2Blos%2BVehiculos%2BMotorizados%2B\(IPVM\).pdf+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=ec](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Nn6ZPm34IvsJ:www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/bae7d82f-6397-4dcd-af9e-d906a19af94e/Ley%2Bdel%2BImpuesto%2Ba%2Blos%2BVehiculos%2BMotorizados%2B(IPVM).pdf+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=ec)

Lexis. (s.f). Ley para la Promoción de la Inversión y la Participación Ciudadana. Registro Oficial. No. 144 - 18 de agosto de 2000. Recuperado el 13 de enero del 2016 de información proporcionada por el Servicio de Rentas Internas

Lexis. (s.f). Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449 de Octubre 20 del 2008. Recuperado el 5 Febrero del 2015 de http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf

Lexis (s.f). Código Tributario. Registro oficial Suplemento 38 de 14 de Junio del 2005. Recuperado el 5 de Febrero del 2015 de http://www.abogadosenecuador.com/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=41

Lexis (s.f). Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD). Registro Oficial Suplemento 303 de 19 de Octubre de 2010. Recuperado el 5 de febrero del 2015 de http://www.ame.gob.ec/ame/pdf/cootad_2012.pdf

Lexis (s.f).Ley Orgánica de Régimen Municipal (derogada). Registro Oficial 331 de 15 de Octubre de 1971.

Lexis (s.f) Reglamento del Impuesto anual a los vehículos motorizados. Registro oficial 460 de 23 de Noviembre del 2001 Recuperado el 17 de Enero del 2016 de <http://www.sri.gob.ec/de/base-legal2>

Lexis (s.f) Ley de Tributación Municipal. República del Perú. DECRETO SUPREMO N° 156-2004-EF publicada 15 de Noviembre del 2004. Recuperada del [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5EEB7768AB53BD1C05257E04005F8413/\\$FILE/DecretoSupremo_156_2004_EF_TUO_LTM.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5EEB7768AB53BD1C05257E04005F8413/$FILE/DecretoSupremo_156_2004_EF_TUO_LTM.pdf)

Lexis (s.f) Código Tributario Municipal. Ciudad de Córdoba, Argentina. Texto Ordenado 2001/ Ordenanza No. 10.363/00 publicada en el 2001. Recuperada el 9 de Julio 2016 de http://cdn01.cordoba.gob.ar/wp-content/uploads/downloads/2013/03/Codigo-T-M-V-2009-con-modif-11586-ACTUALIZADO-12-01-09-21.pdf?x28180&_ga=1.83438622.966217977.1482383702