

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Derecho

Maestría en Tributación

La imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador
Análisis comparado con los otros países de la Comunidad Andina

Jenny Patricia Zambrano Zambrano

Tutor: José Dionicio Suing Nagua

Quito, 2019



Cláusula de cesión de derecho de publicación

Yo, Patricia Zambrano, autora de la tesis titulada “La imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador: Análisis comparado con los otros países de la Comunidad Andina”, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de magíster en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo, por lo tanto, la Universidad utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en formato virtual, electrónico, digital u óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que, en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

24 de julio de 2019

Firma: _____

Resumen

Esta investigación tiene el objeto de realizar un análisis a la imposición de la propiedad vehicular en Ecuador, comparando con los otros países de la Comunidad Andina, tanto en el ámbito nacional como seccional. Se parte desde el marco normativo que rige a cada país y se toman en cuenta sus aspectos sustanciales y formales que inciden en Ecuador, Bolivia, Colombia y Perú. Luego, mediante el análisis, se identifica la carga tributaria de este impuesto y la doble imposición tributaria existente en la legislación ecuatoriana.

El trabajo se divide en dos capítulos: en el primero se estudia el patrimonio desde la perspectiva vehicular y todo lo relacionado con la normativa de la imposición vehicular de los países de la Comunidad Andina. En el segundo capítulo se efectúa, al inicio, un análisis comparativo entre los países investigados y, al final, se aborda la doble imposición en el caso ecuatoriano y su relación con los otros países.

Palabras claves: impuestos, imposición, propiedad vehicular, Ecuador, países, Comunidad Andina

El presente trabajo va dedicado a mi madre, símbolo de constancia, esfuerzo, amor y decisión para cumplir con todos los objetivos propuestos. A mis hijos Pavel y Sebastián por ser mi motor, mi fuerza para poder culminar mis estudios, gracias a su amor, comprensión y paciencia durante este tiempo.

Agradecimientos

A Dios, por darme la fuerza interior necesaria y ser mi guía en el diario vivir. A mis profesores de la Maestría, quienes durante el tiempo de estudios supieron inculcar en mí el deseo de superación y me motivaron hacia el aprendizaje constante; gracias por compartirme sus conocimientos y experiencias. De manera especial agradezco al doctor José Suing Nagua, su compromiso ha sido la guía para la realización del presente trabajo de investigación.

Tabla de contenidos

Lista de tablas.....	13
Introducción	15
Capítulo primero. La propiedad vehicular como objeto de imposición en Ecuador y en los países de la Comunidad Andina	17
1. Patrimonio	17
1.1. Vehículos	19
1.2. Los impuestos	19
1.3. Incidencia del vehículo como sujeto de imposición	21
2. Gravámenes que inciden sobre la propiedad vehicular en Ecuador.....	22
2.1. Impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados	22
2.2. Impuesto a los vehículos.....	28
2.3. Impuesto ambiental a la contaminación vehicular	31
2.4. Tasas.....	36
2.5. Impuesto por transferencia de dominio de vehículos.....	36
2.6. Rubros que componen la matrícula vehicular	38
3. Gravámenes que inciden sobre la propiedad de vehículos automotores en Bolivia	39
3.2. Tasas.....	44
3.3. Impuesto municipal a las transferencias de inmuebles y vehículos automotores	44
4. Gravámenes que inciden sobre la propiedad de vehículos automotores en Colombia	45
5. Gravámenes que inciden sobre la propiedad de vehículos automotores en Perú.....	51
6. Recaudación del impuesto vehicular en los países de la Comunidad Andina.....	57
Capítulo segundo. Análisis comparado de la imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador con los otros países de la Comunidad Andina	63
6. Doble imposición.....	78
6.1. Tipos de doble imposición	80
6.2. Formas de evitar la doble imposición.....	81
6.3. La doble imposición interna en Ecuador	82
6.4. Análisis de la doble imposición a la propiedad vehicular en Ecuador.....	85
Conclusiones y recomendaciones	91
Conclusiones	91
Recomendaciones	92

Bibliografía..... 95

Lista de tablas

Tabla 1. Tarifa.....	25
Tabla 2. Fechas de pago.....	27
Tabla 3. Cálculo de Impuesto a la Propiedad Vehicular.....	28
Tabla 4. Base imponible para el pago del impuesto a los vehículos.....	30
Tabla 5. Cálculo Impuesto – Cootad.....	31
Tabla 6. Base imponible para el pago del impuesto a la contaminación vehicular.....	34
Tabla 7. Del factor de ajuste para el pago del impuesto a la contaminación vehicular.....	34
Tabla 8. Cuantía del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.....	35
Tabla 9. Aplicación de reducción del valor de impuesto.....	35
Tabla 10. Cálculo transferencia de dominio de Vehículos Motorizados.....	38
Tabla 11. Rubros que componen la matrícula.....	38
Tabla 12. Tabla de alícuotas aplicadas sobre la base imponible Bolivia.....	42
Tabla 13. Cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores.....	43
Tabla 14. Tabla de tarifas para vehículos.....	48
Tabla 15. Cálculo impuesto sobre vehículos automotores.....	49
Tabla 16. Determinación de valores referenciales para vehículos.....	53
Tabla 17. Cálculo del Impuesto al Patrimonio Automotriz.....	56
Tabla 18. Recaudación por Provincia de Impuestos sobre Vehículos 2017.....	57
Tabla 19. Análisis comparado de la Imposición a la Propiedad Vehicular en los Países de la Comunidad Andina.....	70
Tabla 20. Tasas relacionadas con la propiedad vehicular-Países de la Comunidad Andina.....	74
Tabla 21. Transferencia de dominio – Países de la Comunidad Andina.....	75
Tabla 22. Valores pendientes de cobro.....	76
Tabla 23. Carga fiscal de impuesto vehicular vs Impuesto predial.....	77
Tabla 24. Relación Jurídica Tributaria en materia de impuesto a la propiedad vehicular.....	85
Tabla 25. Doble imposición en el Ecuador.....	88
Tabla 26 Doble imposición en los países de la Comunidad Andina.....	89
Tabla 27 Recaudación impuestos relacionados con los vehículos año 2017.....	93

Introducción

En los últimos años el parque automotor ecuatoriano ha tenido un gran crecimiento, por ende, la recaudación tributaria del impuesto a los vehículos motorizados se ha incrementado considerablemente, constituyendo un rubro importante en el presupuesto Estatal y en el de muchos Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

En Ecuador se grava el impuesto a la propiedad vehicular tanto a escalas nacional y seccional. Esta doble imposición incrementa el importe del impuesto vehicular y genera una carga impositiva alta sobre los vehículos motorizados en nuestro país en comparación con los países de la Comunidad Andina. Por eso, se analiza el régimen ecuatoriano, partiendo desde la normativa constitucional, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (Cootad) y leyes afines.

El primer capítulo se refiere al patrimonio, por incluir dentro de sus componentes a los vehículos, los cuales dan nacimiento al impuesto a la propiedad vehicular por inscribirse dentro que los gravámenes fiscales que inciden en el patrimonio. Luego se analizan los gravámenes que inciden sobre la propiedad vehicular en legislación ecuatoriana, por lo que se aborda el impuesto anual a los vehículos motorizados; el impuesto a los vehículos; el impuesto ambiental a la contaminación vehicular; tasas; impuesto por la transferencia de dominio vehicular y, finalmente, los rubros que componen la matrícula vehicular. Asimismo, se estructura el cuerpo normativo en los países de Bolivia, Colombia y Perú, para finalizar con sus recaudaciones tributarias.

En el segundo capítulo se realiza un análisis comparado entre los países de la Comunidad Andina, partiendo desde la base legal, hecho generador, sujetos, base imponible, exenciones, tarifa, pago del impuesto, tasas, transferencia de dominio vehicular y connotaciones varias. Además, se efectúa una comparación de la imposición vehicular frente a la imposición predial para determinar la carga tributaria existente. Al final, se aborda la doble imposición, tipos, formas, y se vincula al caso ecuatoriano en relación con los países de la Comunidad Andina.

Capítulo primero

La propiedad vehicular como objeto de imposición en Ecuador y en los países de la Comunidad Andina

Para comenzar este capítulo es apropiado referirse al patrimonio, puesto que incluye directamente el ámbito vehicular, y a raíz de este se tiene el nacimiento del impuesto a la propiedad vehicular que se inscribe dentro de los gravámenes fiscales que inciden al patrimonio.

Luego se analizan los gravámenes que inciden sobre la propiedad vehicular en Ecuador, a escala anacional: impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, impuesto ambiental por contaminación vehicular, tasas SPPAT, impuesto por transferencia de dominio vehicular, y a escala seccional: el impuesto a los vehículos, tasas por revisión y matriculación vehicular.

Posteriormente se da un enfoque internacional al referirse a los gravámenes que inciden en la propiedad vehicular de los países que integran la Comunidad Andina, tal es el caso de Bolivia con el impuesto a la propiedad de vehículos automotores, tasas, también el impuesto por transferencia de dominio vehicular; asimismo en Colombia con el impuesto sobre vehículos automotores, tasas e impuesto por transferencia de dominio vehicular. De igual modo en Perú con el impuesto al patrimonio automotriz y las tasas respectivas.

Adicionalmente, se presenta un análisis sobre la recaudación de impuestos vehiculares en los países de la Comunidad Andina.

1. Patrimonio

Desde esta perspectiva, se considera al vehículo como un elemento patrimonial. A continuación se ilustran algunas categorías que hacen parte de esta imposición y para ello se debe reconocer ciertas definiciones sobre patrimonio, que permitan introducirnos al tema de investigación.

Partiendo desde el punto de vista jurídico, el derecho civil define al patrimonio como “un conjunto de derechos y obligaciones agrupados en función de una persona o

fin determinado que posee un contenido económico”,¹ que puede incluir un conjunto de bienes, créditos, pasivos,² además de dinero, cuyo único fin es satisfacer ciertas necesidades económicas.³

De la misma forma, los autores Luis Díez-Picazo y Antonio Gullón definen al patrimonio “como el complejo o conjunto de relaciones jurídicas valuables en dinero que pertenecen a la esfera jurídica de una persona, activa o pasivamente”,⁴ pues analizado desde el punto de vista clásico es una “consecuencia de su natural capacidad jurídica”.⁵ Por ello le puede corresponder a una persona un solo patrimonio, sin que nadie carezca de él, porque finalmente son estimados y calculados económicamente.⁶

En el ámbito económico, en el patrimonio además de los derechos y obligaciones que ya se ha mencionado, en este grupo se incluyen los “bienes con los que una persona, grupo de personas o empresa cuenta y los cuales emplea para lograr sus objetivos”.⁷ Es decir, los recursos con los que cuenta la persona y el uso que va hacer de los mismos.

Desde el análisis contable se define al patrimonio como “la diferencia que se obtiene como resultado de restar los pasivos de los activos”.⁸

Luego del análisis realizado, se considera que el patrimonio es algo más que la suma de bienes o derechos. Se trata de un conjunto que, en sí mismo, tiene un determinado valor económico, afectado y caracterizado por la forma y modo de ser atribuido a su titular. Por eso es necesario excluir de este concepto cualquier bien o derecho no susceptible de valoración económica, como los bienes de la personalidad o los concernientes al estado civil de las personas, los de propiedad intelectual o industrial, adquiridos con objeto de comercio.⁹

¹ Victorio Valle Sánchez, *Patrimonio, renta y ahorro de las familias españolas* (Madrid: s.ed., 1998), 106.

² Guillermo Cabanellas de Torres, *Diccionario jurídico elemental* (Buenos Aires: Editorial Heliasta, 2003), 297.

³ Jaime Ross Bravo, *Aspectos Generales de la Imposición al Patrimonio* (Santo Domingo: s.ed., 1980), 1.

⁴ Luis Díez-Picazo y Antonio Gullón, *Sistema de Derecho Civil*, vol. 1. (Madrid: Tecnos, 2001), 388.

⁵ José Fernández, “El Patrimonio como materia impositiva” (Santo Domingo: s.ed., 1980), 11.

⁶ Javier Sánchez Galán, “Patrimonio”, *Economipedia, haciendo fácil la economía*, accedido 10 de mayo de 2019, párr. 4, <https://economipedia.com/definiciones/patrimonio.html>.

⁷ Sánchez Galán, “Patrimonio”, párr. 4.

⁸ Pedro Zapata Sánchez, *Contabilidad General* (Bogotá: McGraw-Hill, 2011), 249.

⁹ Francisco Escribano, “El impuesto sobre el patrimonio”, en *Curso de derecho tributario, parte esencial*, 2.ª ed., 535-64 (Madrid: Tecnos, 2008), 539-40.

1.1. Vehículos

Luego de analizar el patrimonio es importante acudir a conceptos de vehículos, al ser bienes que forman parte del patrimonio.

La Real Academia de la Lengua española define al vehículo como “el medio de transporte de personas o cosas”,¹⁰ también la legislación ecuatoriana lo define como el medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro,¹¹ y se lo puede considerar como vehículo aquel de tracción mecánica, cuyo movimiento es producido por un motor o mecanismo autónomo de combustión interna, eléctrica o cualquiera otra fuente de energía.

Se encuentran varias clases de vehículos, el de carga que es un vehículo autopropulsado al transporte de bienes por carretera, puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados, en cambio el de emergencia puede pertenecer a la Policía Nacional o al Cuerpo de Bomberos y las ambulancias de las instituciones públicas o privadas que porten distintivos para el efecto y el de transporte escolar e institucional siempre que esté debidamente autorizado puede transportar estudiantes, y personas de instituciones públicas o privadas.¹²

Luego de revisar estas definiciones, se concluye que un vehículo al ser su medio de transporte también es parte del patrimonio de una persona, pues es un bien que representa valores económicos que incrementan el patrimonio de un contribuyente.

1.2. Los impuestos

Luego de analizar el patrimonio y la función que cumplen los vehículos dentro de esa estructura, se introducirá en la materia impositiva para abordar las circunstancias impositivas que llegan a nacer por la posesión de un bien patrimonial como lo es un vehículo, para ello se aborda sobre los impuestos.

Felipe Iturralde define a los impuestos como “aquella prestación en dinero realizada por los contribuyentes que por ley están obligados al pago, cuya prestación es

¹⁰ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, accedido 15 de mayo de 2019, párr. 1, <https://dle.rae.es/?id=bRQbJnd>.

¹¹ Ecuador, *Reglamento a Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*, Registro Oficial Suplemento 731, 25 de junio de 2012, art. 392.

¹² *Ibíd.*

exigida por un ente recaudador, que casi siempre es el Estado”.¹³ Tal situación se efectiviza al incurrir en un hecho gravado, de manera general u obligatoria por parte del contribuyente que finalmente es cobrado por el Estado.¹⁴

Los impuestos son considerados por José Suing Nagua como “Una especie del género tributo que consiste en una prestación coactiva que un ente público tiene derecho a exigir de las personas que por ley están llamadas a cubrir cuando se realizan determinados presupuestos (hecho generador) reveladores de capacidad económica para contribuir al sostenimiento de los gastos”.¹⁵

Por ello se puede definir a los impuestos como aquellas prestaciones que son exigidas a los contribuyentes, mediante ley, siempre que cumplan con el hecho generador que da nacimiento a la obligación tributaria.

Existen numerosas clasificaciones de los impuestos, para efectos de esta investigación nos referiremos a los impuestos directos e indirectos. Los impuestos directos son aquellos con capacidad contributiva que gravan al patrimonio, al capital y a la renta, en este grupo encontramos el Impuesto a la renta, Impuesto a los vehículos, Impuesto verde, entre otros. Por otro lado, los impuestos indirectos son aquellos que inciden en manifestaciones mediatas de riqueza, y gravan a la transferencia de bienes, al consumo y producción, estos impuestos indirectos no afectan de manera directa los ingresos de un contribuyente, estos recaen sobre el costo de algún producto o mercancía, en este grupo tenemos el Impuesto al valor agregado (IVA), Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).

En este apartado podemos llegar a la conclusión que los impuestos afectan al patrimonio, y por estar dentro de este grupo patrimonial los vehículos son sujetos de imposición, pues así lo determina la normativa tributaria, y por ello, se lo cataloga al impuesto a los vehículos como un impuesto directo porque grava al patrimonio.

¹³ Felipe Iturralde Dávalos, *Manual de Tributación Municipal* (Quito, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1996), 56.

¹⁴ Juan J. Paz y Miño Cepeda, *Historia de los impuestos en Ecuador: Visión sobre el régimen impositivo en la historia económica Nacional* (Quito: PUCE / THE, 2015), 40.

¹⁵ José Suing Nagua, *Derecho Municipal y Legislación Ambiental* (Loja: Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, 2002), 126.

1.3 Incidencia del vehículo como sujeto de imposición

Luego de analizar los impuestos y su vinculación con los vehículos, es necesario entrelazar esta información; por eso se partirá desde los puntos de vista jurídicos.

El régimen jurídico ecuatoriano en material tributaria ha previsto impuestos que inciden directamente sobre elementos patrimoniales como, por ejemplo, se mencionan:

- La configuración del Anticipo del Impuesto a la Renta
- Impuesto Municipales como: predial, patente, activos totales, solar no edificado, alcabalas, plusvalía, herencia legados y donaciones y los impuestos vehiculares.

Tal como lo menciona el Código tributario, el sujeto pasivo que tenga un patrimonio también es susceptible de imposición, siempre que la ley lo disponga,¹⁶ al dar nacimiento a la obligación tributaria. Es por ello que un vehículo al ser parte del patrimonio de una persona está sujeta a varios impuestos, tal es el caso del impuesto vehicular.

La propiedad vehicular es un indicativo de un componente patrimonial, son impuestos cuyo objeto está centrado en elementos patrimoniales, en ese sentido la propiedad vehicular en el caso ecuatoriano está gravada con tributos que responde a propósitos fiscales y a otros fines. “El Impuesto a los vehículos es un tributo que grava a la propiedad de vehículos de una persona natural o jurídica, considerada como expresión de capacidad contributiva del sujeto pasivo (contribuyente o responsable)”,¹⁷ en este caso son expresiones concretas, impositivas, que han sido planteadas en base al patrimonio que indica cierta capacidad contributiva de una persona.

El impuesto a los vehículos se caracteriza por lo siguiente:

- Directo: Es directo porque grava una capacidad contributiva de carácter patrimonial.¹⁸ Por ello pertenece al grupo que grava al patrimonio, puesto que

¹⁶ Ecuador, *Código Tributario*, Registro Oficial Suplemento 38, 14 de junio de 2005, art. 24.

¹⁷ Iturralde Dávalos, *Manual de Tributación Municipal* (Quito: Trama, 1998), 142.

¹⁸ Francisco Poveda Blanco, *Los impuestos municipales*, 2.^a ed. (Madrid: Tecnos, 2002), 171.

su objeto imponible considera algunos elementos del patrimonio, es decir, el sujeto pasivo dueño del vehículo.¹⁹

- Real: Es real porque se tiene en cuenta un solo componente del patrimonio de la persona.²⁰
- Objetivo: Por atender a las características objetivas del bien sobre el que recae y no a las de su titular, el sujeto pasivo, que son ajenas a la modulación de la carga tributaria o ponderación del gravamen.²¹
- Periódico: Es un impuesto de período impositivo anual.
- Municipal: También se lo puede considerar un impuesto municipal, por su materia imponible, además de obligatorio²² porque está regulado mediante ordenanza. De la misma forma se considera como “otro de aquellos tributos que sirven para la financiación municipal o metropolitana”,²³ y su aplicación obedece a las regulaciones establecidas en el Cootad,²⁴ y serán aplicadas por los gobiernos autónomos descentralizados, puesto que responden a la propiedad que posee un contribuyente en algún gobierno municipal.

En el régimen jurídico ecuatoriano, se establece que todo propietario de un vehículo está sujeto a imposiciones establecidas en la ley, de acuerdo a su capacidad contributiva.

2. Gravámenes que inciden sobre la propiedad vehicular en Ecuador

2.1. Impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados

Este impuesto se encuentra regulado por medio de dos cuerpos normativos la Ley de Reforma Tributaria y el Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados.

El impuesto a los vehículos se presentó por primera vez en el año de 1999 presentado en la Reforma a las Finanzas Públicas, de forma posterior mediante Ley No. 2001-41, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 325, de 14 de mayo del 2001,

¹⁹ Ignacio Pérez Royo, “Los impuestos municipales”, en *Curso de derecho tributario, parte esencial*, 2.^a ed. 925-984 (Madrid: Tecnos, 2008), 953.

²⁰ Poveda Blanco, *Los impuestos municipales*, 171.

²¹ Pérez Royo, “Los impuestos municipales”, 954.

²² *Ibíd.*

²³ César Montaña Galarza y Juan Carlos Mogrovejo Jaramillo, *Derecho tributario municipal ecuatoriano* (Quito: Corporación Editora Nacional, 2014), 183.

²⁴ Ecuador, *Código orgánico de organización territorial autonomía y descentralización*, Registro oficial Suplemento 303, 19 de octubre de 2010, arts. 538-45.

el Congreso Nacional estableció la Ley de Reforma Tributaria cuyo capítulo 1 determina el impuesto a los vehículos.

Es importante hacer referencia que la ley debe establecer todos los elementos constitutivos que sirvan para identificar como tal a un impuesto, entre los que deben constar los sujetos de la imposición, el hecho imponible, el presupuesto de hecho, tipos de exenciones, la base imponible o monto imponible y la tarifa. El cuerpo legal antes mencionado está compuesto de 13 articulados entre los que se determinó: objeto del impuesto, sujeto activo y pasivo, base imponible, tarifa, exenciones, pago, destino del impuesto entre otros; permitiendo estructurar al impuesto sobre la propiedad de vehículos.

Complementariamente con fecha 23 de noviembre de 2001, mediante Decreto Ejecutivo 2085 se expidió el reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados publicado en el Registro Oficial No. 460. En este instrumento legal se contempló 14 articulados que especifican sobre: la creación de la base de datos para la identificación completa de los automotores, el valor de avalúo, la transferencia de dominio, el pago del impuesto, el depósito de las recaudaciones.

A continuación, se presenta los elementos que componen este impuesto:

- **Objeto del impuesto**

Se establece un impuesto por año a la propiedad de vehículos motorizados, utilizados en el transporte terrestre de carga y de personas, de uso particular, así como, a los de servicio público.

- **Hecho generador**

Como hecho generador tenemos que este impuesto grava a la propiedad de vehículos motorizados.

- **Sujeto activo**

En la relación tributaria que contempla esta ley establece como sujeto activo o acreedor del tributo al Estado, siendo administrado por el Servicio de Rentas internas.²⁵

- **Sujeto pasivo**

Son sujetos pasivos de este impuesto son los propietarios de los vehículos a los que se refiere en el objeto de impuesto artículo 1 de esta Ley.

²⁵ Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, Registro Oficial Suplemento 325, de 14 de mayo de 2001, art. 3.

- **Base imponible**

La ley citada introduce el concepto de base imponible que se entenderá como el avalúo del vehículo que se encuentre registrado en la base de datos que administra el SRI, en las Direcciones de Tránsito o la Comisión de Tránsito del Guayas.

Como antecedente se debe mencionar que antes de la expedición de la ley, la institución encargada de la administración del tributo ya había creado la base de datos de vehículos del país para lo cual se insumió de información facilitada por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas, la base nacional consta de la identificación de los automotores y propietarios y de sus avalúos.²⁶

Para el año 2005, cuatro años posteriores a la emisión de la Ley, el SRI crea el Sistema de Matriculación Vehicular, en el cual se establecen las instituciones o entidades responsables de proporcionar la información requerida, previo a la determinación del avalúo de los vehículos a ser incorporados en la base de datos, hasta el 31 de diciembre de cada año.²⁷

Tanto la Ley como el reglamento estipulan las siguientes normas para el cumplimiento de las partes relacionadas al avalúo de los vehículos:

1. El avalúo de los vehículos se realiza con sustento en los precios de venta al público proporcionado por los fabricantes, comercializadores e importadores de vehículos, información que debe ser proporcionada al SRI hasta el 30 de noviembre de cada año, se prohíbe la comercialización de vehículos nuevos si no se ha registrado el avalúo en la base nacional;
2. Los precios de venta proporcionado por los actores mencionados en el numeral anterior constituye el avalúo del vehículo, de existir inconsistencias entre la información proporcionada se considerará para efectos del avalúo el precio más alto;
3. Para el caso de vehículos de otros años, se debe calcular la depreciación anual de vehículo en base al último modelo, estableciendo como techo un valor

²⁶ Ecuador, *Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados*, Registro Oficial 460, 23 de noviembre de 2001, art. 2.

²⁷ María José Castro, "Investigación de la legalidad y cumplimiento tributario en la compra venta de vehículos usados en el Ecuador" (Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2014), 15, <https://docplayer.es/18141282-Universidad-andina-simon-bolivar-sede-ecuador.html>.

residual del 10% del valor del último modelo, tal como lo determina el segundo inciso del cuarto artículo de la ley;

4. En caso de discontinuidad de un modelo de vehículo, para el precio de venta al público se considerará el correspondiente al último año de la fabricación;
5. Para evaluar los vehículos que no consten en la Base Nacional y que de forma continua no se comercialicen en el país, se tomará en cuenta el valor CIF del documento único de Importación;
6. Los vehículos que no cuenten con información para determinar el avalúo, el SRI determinará el valor en base a información del mercado o de vehículos de similares características; y,
7. Los vehículos nuevos que no consten en la base hasta el 1 de enero aplicarán lo determinado en los dos primeros numerales.²⁸

En el Reglamento del impuesto anual de vehículos motorizados en el artículo 3 se establece normas para el ingreso de información sobre los vehículos y sus propietarios en la base que administra el SRI, adicionalmente se incluyó un inciso, mediante Decreto 2486, que especifica como requisito la cédula de identidad para personas naturales que no constituyen empresas unipersonales.

- **Tarifa**

El artículo 5 de la Ley de Reforma Tributaria establece la tabla 1 para aplicación de la tarifa sobre la base imponible:

Tabla 1
Tarifa

Base imponible		Tarifa	
Desde (\$)	Hasta (\$)	Sobre la Fracción Básica (\$)	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: Ley de Reforma Tributaria (2016)
Elaboración propia

²⁸ Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, art. 5.

- **Exenciones**

En lo que corresponde a las exenciones²⁹ del pago del impuesto, la Ley de Reforma Tributaria y su Reglamento de aplicación contempla las siguientes regulaciones:

- a) Vehículos que son propiedad de instituciones del sector público, de la Cruz Roja Ecuatoriana, la Sociedad de Lucha contra el Cáncer (SOLCA) y la Junta de Beneficencia de Guayaquil, exceptuando los que pertenezcan a empresas públicas, para lo cual deberán solicitar la excepcionalidad al SRI, trámite que se lo realizará por una sola vez antes de la matriculación de los mismos;
- b) Vehículos que se encuentren en el país de forma temporal (no mayor a tres meses) para actividades de turismo o en caso de tránsito aduanero cuya certificación será conferida por la Corporación Aduanera Ecuatoriana;
- c) Vehículos de organismos internacionales; y,³⁰
- d) Vehículos en propiedad de choferes profesionales del servicio público como titulares, del mismo.

Adicionalmente a las exenciones ya presentadas, el Estado facilita reducciones sea al pago de matrícula o a la base imponible que se establece para el cálculo del impuesto, para los vehículos del servicio público,³¹ de transporte de personas o carga que no son propiedad de choferes profesionales del servicio público como titulares y los vehículos de una tonelada utilizados en actividades productivas o de comercio y que pertenezcan a personas naturales o a empresas; ambos casos tendrán una reducción del ochenta por ciento (80%) del impuesto generado.³²

Para los vehículos de uso y traslado de personas con discapacidad, se aplica una rebaja de una fracción básica desgravada del Impuesto a la Renta al avalúo vehicular. En el caso de vehículos de propiedad de adultos mayores, tendrán una disminución del 70%

²⁹ El Código Tributario en su artículo 31 determina como Exención o exoneración tributaria al proceso de exclusión de la obligación tributaria, establecida por razones de orden público, económico o social.

³⁰ Se contempla la excepción en función de lo estipulado en la Ley de inmunidades, privilegios franquicias diplomáticas y consulares.

³¹ El artículo 8 de La Ley de Reforma Tributaria define a un vehículo del servicio público como aquel que presta un servicio de transporte de pasajeros o carga por el cual se cobra un valor en calidad de pasaje o flete.

³² Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, art. 5.

de una fracción básica desgravada del Impuesto a la Renta al avalúo vehicular, beneficio que se contemplará en un solo vehículo por titular.

- **Fechas para el pago del impuesto a los vehículos**

La fecha para el pago del impuesto comprende desde el 1 de febrero hasta el último día hábil de cada mes, de conformidad al siguiente calendario:

Tabla 2
Fechas de pago

Vehículos que no son de Servicio Público		Vehículos del Servicio Público	
Mes	Último dígito de placa	Mes	Último dígito de placa
Febrero	1	Febrero	1 y 2
Marzo	2	Marzo	3 y 4
Abril	3	Abril	5 y 6
Mayo	4	Mayo	7 y 8
Junio	5	Junio	9 y 0
Julio	6		
Agosto	7		
Septiembre	8		
Octubre	9		
Noviembre	0		

Fuente: Reglamento a la Ley de Impuesto a los vehículos motorizados (2001)

Elaboración propia

Si hubiera el caso de que el contribuyente hasta las fechas establecidas, no cancele el impuesto, deberá responsabilizarse de los intereses por mora, los cuales constan en el capítulo III, artículo 21 del Código Tributario.

Existe responsabilidad solidaria para los casos en que el dueño anterior de un vehículo no hubiese cancelado el impuesto correspondiente, el nuevo propietario deberá cancelar los valores adeudados.

Este impuesto se exige para poder matricular de forma anual los vehículos, adicional a los valores que se cancela por el cálculo de multas impuestas por infracciones de tránsito.³³

³³ Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, art. 5.

- **Cálculo de impuesto a la propiedad vehicular en aplicación de la Ley de Reforma Tributaria**

A continuación, se presenta un ejemplo del cálculo del impuesto a la propiedad vehicular en aplicación a la Ley de Reforma Tributaria:

Tabla 3
Cálculo de impuesto a la propiedad vehicular

ECUADOR	
Marca:	Hyundai
Modelo:	Sonata Híbrido
Cilindraje:	2,0
Año de fabricación:	2017
Valor	USD 28.000
Sobre la fracción básica:	USD 24.001
Tarifa:	USD 620
Sobre la fracción excedente:	USD 28.000- 24001=USD 3.999* fracción excedente. =USD 3.999* 6% USD 239,94
Total del impuesto a pagar	USD 859,12094

Fuente: Ley de Reforma Tributaria (2016)

Elaboración propia

2.2. Impuesto a los vehículos

Antes de referirnos a los impuestos municipales a los vehículos es necesario mencionar algunos cuerpos normativos que se han relacionado a este impuesto.

En el año de 1988 se promulgó la Ley 004 publicada en Registro Oficial 83, que establecía el impuesto anual a los vehículos Motorizados de Transporte Terrestre, destinados al transporte terrestre de personas y/o carga, tanto de uso particular como de servicio público la misma que fue reformada por la Ley 30 publicada en el Suplemento al Registro Oficial 199 de 28 de mayo 1993 y posteriormente derogada por la Ley de Reforma Tributaria No. 2001-41, publicada en el Suplemento de Registro Oficial 325 del 14 de mayo de 2001 en la que se estableció 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.

Durante el año 2004, mediante Ley 2004-44 publicada en el Suplemento de Registro Oficial 429, de 27 de septiembre de 2004, se expide la Ley Orgánica reformativa a la Ley de Régimen Municipal mediante la cual se sustituyó la denominación de Ley de Régimen Municipal, por la de Ley Orgánica de Régimen Municipal.

Posteriormente en el año 2005 se lleva a cabo la codificación de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, publicada en el Suplemento de Registro Oficial 159, de 5 de diciembre del 2005, en la que se restituyó el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados por el impuesto a los vehículos definido en el capítulo V, artículo 355 del referido cuerpo legal.

Con la expedición del Código Orgánico de Organización Territorial se deroga la Ley Orgánica de Régimen Municipal, antes referida, este nuevo cuerpo normativo establecería el impuesto a los vehículos motorizados. La sección séptima del referido cuerpo normativo establece de forma obligatoria el pago del impuesto anual a todo propietario de un vehículo, así hubiese transferido el vehículo a otro dueño, quien actuará en calidad de responsable en caso de impago del impuesto.

- **Objeto del impuesto**

Se establece un impuesto por año a la propiedad de vehículos motorizados, utilizados en el transporte terrestre de carga y de personas, de uso particular, así como, a los de servicio público.

- **Hecho generador**

Como hecho generador tenemos que este impuesto grava a la propiedad de vehículos motorizados.

- **Sujeto activo**

El sujeto activo de este impuesto es el Municipio o Distrito Metropolitano donde se encuentre registrado el vehículo.

- **Sujeto pasivo**

Son sujetos pasivos de este impuesto los propietarios de los vehículos.

- **Base imponible**

Se establece como base imponible el avalúo de los vehículos que se encuentran registrados en la base que administra el SRI y en los organismos de tránsito respectivos.

- **Tarifa**

A fin de determinar el impuesto se aplicará la siguiente tabla:³⁴

Tabla 4
Base imponible para el pago del impuesto a los vehículos

Base imponible		Tarifa (\$)
Desde USD (\$)	Hasta USD (\$)	
0	1.000	0
1.001	4.000	5
4.001	8.000	10
8.001	12.000	15
12.001	16.000	20
16.001	20.000	25
20.001	30.000	30
30.001	40.000	50
40.001	En adelante	70

Fuente: Cootad (2010)

Elaboración propia

Complementariamente, es importante precisar lo establecido en los artículos 539 y 540 del Cootad que la tabla antes referida podrá ser analizada por la máxima autoridad nacional de tránsito; así como, por decisión del Concejo mediante ordenanza.

- **Exenciones**

Al igual que la Ley de Régimen Tributario, este Código establece ciertas exenciones:

- Vehículos oficiales al servicio del cuerpo diplomático y consular.
- Vehículos de propiedad de Organismos Internacionales.
- Vehículos de propiedad de la Cruz Roja Ecuatoriana, ambulancias y otros con igual fin.
- Vehículos que pertenezcan al cuerpo de bomberos relacionados con la gestión de dicha entidad.
- Vehículos que importen o compren personas con discapacidad, de conformidad a lo referido en la Ley Sobre Discapacidades.³⁵

³⁴ Ecuador, *Código Orgánico de Organización Territorial*, Registro oficial 303, Suplemento, 19 de octubre de 2010, art. 166.

³⁵ *Ibíd.*, art. 161.

- **Cálculo del impuesto a los vehículos en aplicación al Cootad**

A continuación, se presenta un ejemplo del cálculo de impuesto a los vehículos motorizados en aplicación al Cootad:

Tabla 5
Cálculo impuesto – Cootad

ECUADOR	
Marca	Hyundai
Modelo	Sonata
Cilindraje	2.0
Año de fabricación	2017
Valor vehículo	\$28,000.00
Ubicado en el rango	20.001 -30.000
Tarifa	30
Tarifa del impuesto a pagar	\$30.00

Fuente: Cootad (2010)

Elaboración propia

2.3. Impuesto ambiental a la contaminación vehicular

El impuesto verde a la contaminación vehicular surge del Decreto Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado publicada en Registro Oficial Suplemento 583 del 24 de noviembre de 2011.

El aludido proyecto de Decreto-Ley fue calificado de urgente en materia económica, remitido a la Asamblea Nacional sin que se produjeran los correspondientes debates razón por la cual no fue aprobado, modificado o archivado dentro del plazo legal correspondiente, por lo que se referirá al mismo como Decreto-Ley.

La Ley de Régimen Tributario Interno fue reformada por el Decreto-Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado también conocida como Ley del impuesto Verde.

El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) nace bajo el argumento o principio básico ambiental de “quien más contamina más debe pagar” fue creado como un impuesto ambiental aplicado a los vehículos que por su cilindraje y antigüedad resultan perjudiciales para el medio ambiente, este motivo constituye entonces

el hecho generador de este impuesto el cual responde de forma directa a la contaminación ambiental que es generada por los vehículos motorizados de transporte terrestre”.³⁶

El Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular entró en vigencia en el año 2012 y tuvo su primer ajuste en el 2015.

El impuesto debe estar cancelado antes de realizar la matriculación del vehículo, de igual manera que el impuesto normado por la Ley de Régimen Tributario.³⁷

A continuación, los elementos que conforman este impuesto:

- **Objeto del impuesto**

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno en su primer capítulo determina que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular tendrá por objeto el gravamen a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

- **Hecho generador**

Como hecho generador tenemos que este impuesto grava a la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre.

- **Sujeto activo**

El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano bajo la administración del SRI.

- **Sujeto pasivo**

El sujeto pasivo lo integran todos los propietarios de vehículos motorizados sean personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras.

- **Base imponible**

La Base Imponible de este impuesto corresponde al cilindraje que tiene el motor del vehículo expresado en centímetros cúbicos, a la que se multiplicará las tarifas establecidas.

- **Exenciones**

Este cuerpo normativo avala el cumplimiento del impuesto verde y concede exenciones al pago del mismo las que se refieren a:

³⁶ Ecuador, *Ley de Régimen Tributario Interno*, Registro Oficial Suplemento 463, 17 de noviembre de 2004, art. 89.

³⁷ Ecuador, *Ley de Fomento Ambiental y Optimización Ingresos del Estado Verde*, Registro Oficial Suplemento 583, 24 de noviembre de 2011, art. 61.

- a) Vehículos de uso y propiedad de entidades del sector público, en conformidad con lo establecido en el artículo 225 de la Constitución de la República;
- b) Vehículos dedicados al transporte público de pasajeros, que posean el permiso de operación, según lo determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- c) Vehículos para uso de transporte escolar o servicio de taxis que tengan el permiso de operación comercial, de conformidad a la Ley Orgánica establecida en el literal anterior;
- d) Vehículos de transporte terrestre relacionados con la actividad productiva del sujeto pasivo de conformidad al respectivo reglamento;
- e) Las ambulancias y hospitales rodantes;
- f) Vehículos clásicos, de conformidad a los establecido en el respectivo Reglamento;
- g) Vehículos eléctricos.³⁸

Mediante Resolución SRI-111 publicada en Registro Oficial Suplemento 946 de 16 de febrero de 2017, el Servicio de Rentas Internas emite el procedimiento y requisitos para acceder a las exenciones del impuesto ambiental contempladas en el título tercero, capítulo I, quinto artículo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Para acceder a la exención se deberá presentar una solicitud al Servicio de Rentas Internas a través de los canales de atención dispuestos por la institución administradora del impuesto. Los canales de recepción de solicitudes que el SRI ha dispuesto para el uso de los contribuyentes son las ventanillas del Servicio de Rentas Internas a nivel nacional y la página web institucional <www.sri.gob.ec>. Antes de otorgar la exención se validará todos los requisitos de aplicabilidad según el tipo de exención para lo cual el vehículo deberá estar registrado en la base Nacional que administra el Servicio de Rentas Internas y deberá contar con otra exención al impuesto dentro de un mismo periodo.³⁹

Los requisitos solicitados por el SRI se detallan en el artículo 3 de la mencionada Resolución entre los que se mencionan: la cédula de identidad, RUC y documentación que justifique la propiedad del vehículo.

³⁸ Ecuador, *Ley de Régimen Tributario Interno*, art. innumerado siguiente al 89.

³⁹ Ecuador SRI, *Resolución n.º NAC-DGERCGC17-00000111*, Registro Oficial Suplemento 946, 16 de febrero de 2017, art.2.

- **Tarifa**

Según la reforma de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado se establece como tarifa y base imponible lo siguiente:

Tabla 6
Base imponible para el pago del impuesto a la contaminación vehicular

No.	Tramo Cilindraje Automóviles y motocicletas (b) = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)	Tarifa \$/cc. (t)=valor de imposición específica
1	Menor a 1.500 cc	0,00
2	1.501 - 2.000 cc	0,08
3	2.001 - 2.500 cc	0,09
4	2.501 - 3.000 cc	0,11
5	3.001 - 3.500 cc	0,12
6	3.501 - 4.000 cc	0,24
7	Más de 4.000 cc	0,35

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno

Elaboración propia

De forma complementaria se establece el factor de ajuste como el porcentaje relacionado, al nivel potencial de contaminación ambiental que genere el vehículo por el tipo de motor y los años de antigüedad que tenga, para lo cual aplicará lo establecido en la tabla 7:

Tabla 7
Del factor de ajuste para el pago del impuesto a la contaminación vehicular

Automóviles y motocicletas		Factor (FA)
N.º años	Tramo de antigüedad	
1	menor a 5 años	0%
2	de 5 a 10 años	5%
3	de 11 a 15 años	10%
4	de 16 a 20 años	15%
5	mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno (2018)

Elaboración propia

La forma de cálculo del impuesto se realizará de la siguiente forma:

1. Se calcula la base imponible del IACV que es igual al cilindraje que tiene el motor de un vehículo en función de la unidad de medida que será en centímetros cúbicos (cc.) menos el valor de imposición específica igual a 1.500;

2. El valor obtenido se multiplica por una tarifa que inicia en USD 0,00 y termina en 0,35 según la tabla 4 presentada con anterioridad en función del cilindraje establecido; y,
 3. Para casos en que se deba aplicar el factor de ajuste se sumará 1 al factor en función del tramo de antigüedad presentado en la tabla 5, para multiplicar al resultado obtenido en los numeral 3.
- **Cálculo del impuesto ambiental a la contaminación vehicular**

A continuación, se presenta un ejemplo del cálculo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular de vehículos híbridos y vehículo normal:

Tabla 8
Cuantía del impuesto ambiental a la contaminación vehicular

Vehículo Normal	Vehículo híbrido
Cilindraje del vehículo: 3501	Cilindraje del vehículo: 3501
Año del modelo: 2005	Año del modelo: 2010
IACV = $[3501 - 1500] * 0.24 (1+0.10)$	IACV = $[(3501 - 1500) * 0.24] (1-0.20)$
IACV = 528,26	IACV = 384,19

Fuente: Ley de Fomento Ambiental

Elaboración: Propia

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en la Disposición Transitoria Segunda determina que los vehículos con una antigüedad de más de 5 años y cilindrajes superiores a 2.500 centímetros cúbicos, tendrán derecho a una reducción del valor del impuesto por un 80% durante los 3 primeros años; y de 50% los dos últimos años, como se muestra en la tabla 9:

Tabla 9
Aplicación de reducción del valor de impuesto

Vehículo normal	Vehículo híbrido
IACV = 528,26	IACV = 384,19
Descuento 80% 3 primeros años = 105,65	Descuento 80% 3 primeros años = 76,84
Descuento 50% 2 últimos años = 264,13	Descuento 50% 2 últimos años = 192,09

Fuente: Ley de Fomento Ambiental (2011)

Elaboración propia

Del ejercicio de aplicación, se puede evidenciar que los vehículos híbridos tienen un beneficio por la reducción del -20% al pago del impuesto; sin embargo, si se compara con el cálculo realizado al vehículo normal con un cilindraje de 3.500 cc y con 12 años

de antigüedad el beneficio pasa a ser mínimo. Se puede concluir que no necesariamente pagan un mayor impuesto ambiental los vehículos más viejos con un mayor cilindraje, por lo que no se tiende a reducir el impacto en la contaminación ambiental generado por el uso de automotores, se debería proponer un ajuste a la normativa en el que se considere un mayor recargo a los automotores que consuman mayores cantidades de combustible que efectivamente es el condicionante que produce contaminación ambiental.

2.4. Tasas

Para poder acceder a la matriculación vehicular se debe cancelar las siguientes tasas:

- **Tasa por matriculación vehicular.** La Agencia Nacional de Tránsito establece por concepto de matriculación vehicular una tasa, la misma que debe ser cancelada al momento de matriculación del vehículo, de forma adicional se cancelará un recargo de 50 USD en casos de no haber matriculado los vehículos hasta el 31 de diciembre de cada año sujeto a imposición, en las fechas correspondientes previamente establecidas.
- **Tasa por revisión vehicular.** Se debe cancelar un valor por revisión vehicular a la Agencia Nacional de Tránsito. Antes del proceso de matriculación vehicular todos los vehículos motorizados deben acudir a los centros autorizados para la respectiva revisión vehicular, donde se determinará las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental y de confort de los vehículos.
- **Tasa por SPPAT.** El Sistema Público para Accidentes de Tránsito que sustituyó al SOAT desde el año 2015, con el fin de garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del país.
- **Tasa de la Junta de Beneficencia de Guayaquil.** Esta tasa es aplicada únicamente para los vehículos matriculados en la ciudad de Guayaquil.

2.5. Impuesto por transferencia de dominio de vehículos

Entiéndase por “transferencia” similar al concepto de traspaso como el acto mediante el cual se trasfiere un bien de un patrimonio personal a otro, o se puede entender como la sustitución de un propietario a otro que sea dueño del bien; al respecto el Código

Civil sustenta que “La tradición de una cosa corporal mueble deberá hacerse significando una de las partes a la otra que le transfiere el dominio”.⁴⁰

El “dominio” se atribuye al derecho real sobre una cosa corporal a fin de disponer de la misma de forma arbitraria, sin incumplir ley alguna o irse en contra de derecho ajeno.

La compraventa por otra parte se entenderá como aquel “Contrato en que una de las partes se obliga a dar una cosa y la otra a pagarle en dinero. El que contrae la obligación de dar la cosa se llama vendedor, y el que contrae la de pagar el dinero, comprador”.⁴¹

El procedimiento que se realiza para la transferencia de dominio se contempla en el artículo 5 del Reglamento del Impuesto Anual de Vehículos Motorizados y es el siguiente:

1. Reconocimiento de firmas del comprador y vendedor ante un Notario o Juez de lo Civil para lo cual se contará con el contrato de compraventa;
2. Una vez que se ha realizado el reconocimiento de firmas en el contrato, el comprador pagará el impuesto del uno por ciento (1%) por la compra del vehículo usado, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Creación del Fondo de Vialidad para la Provincia de Loja. La institución encargada del cobro aplicará la tarifa sobre el valor estipulado en el contrato, el mismo que no podrá ser inferior al avalúo del vehículo registrado en la Base Nacional de Datos de Vehículos.
3. Cancelado el impuesto el comprador solicitará a la Dirección Nacional de Tránsito que se registre el cambio de propietario del vehículo y la inclusión en la Base Nacional de Datos que administra el SRI.⁴²

- **Cálculo de transferencia de dominio de vehículos motorizados**

A continuación, se presenta un ejemplo de la aplicación del impuesto a la transferencia de dominio, de acuerdo al Reglamento del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados:

⁴⁰ Ecuador, *Código Civil*, Registro Oficial Suplemento 46, 24 de junio de 2005, art. 700.

⁴¹ *Ibíd.*, arts. 595 y 146.

⁴² Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, art. 3.

Tabla 10
Cálculo transferencia de dominio de vehículos motorizados

Valor precio de venta al público proporcionado por los fabricantes al 2017	\$ 28.000
Depreciación anual 2017 de vehículo, estableciendo como techo un valor residual del 10% del valor del último modelo	USD 5.600
Valor del automotor restando el valor de la depreciación por el segundo año.	USD 22.400
Aplicación de transferencia de dominio de vehículo usado 1%	USD 224

Fuente: Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados (2001)
 Elaboración propia

2.6. Rubros que componen la matrícula vehicular

Para proceder con la matriculación del vehículo se exige el comprobante del pago de los impuestos y tasas, para la cual las autoridades respectivas verifican la veracidad del mismo en el módulo de pagos de la Base Nacional de Datos de Vehículos, en el caso de que el propietario no cancele los impuestos referidos el vehículo podrá ser retirado de circulación por la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas o por la Dirección Nacional de Tránsito.⁴³

Tabla 11
Rubros que componen la matrícula

Rubro	Valor determinado por	Cuenta de acreditación
Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre	SRI	NACIONAL
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	SRI	NACIONAL
Tasas por revisión y matriculación vehicular	ANT	SECCIONAL
Impuesto Vehículos	Cada Municipalidad	SECCIONAL (aplica para los municipios con los que se ha suscrito un convenio de recaudación)
Tasa de la Junta de Beneficencia de Guayaquil	SRI	OTROS (JBG)
Tasa SPPAT (Seguro público para accidentes de tránsito)	ANT	NACIONAL

Fuente: SRI
 Elaboración propia

⁴³ Ecuador, *Reglamento a la Ley del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados*, 2010, art. 7.

3. Gravámenes que inciden sobre la propiedad de vehículos automotores en Bolivia

La Constitución Política del Estado de Bolivia establece en el artículo 300 las competencias exclusivas para los gobiernos autónomos municipales, en la creación y administración del impuesto a la propiedad de vehículos automotores.⁴⁴

El artículo 8 de la Ley de clasificación y definición de impuestos y de regulación para la creación y/o modificación de impuestos de dominio de los GAD de 14 de julio de 2011, determina que los gobiernos municipales podrán crear impuestos que tengan los siguientes hechos generadores:

b) La propiedad de vehículos automotores terrestres. c) La transferencia onerosa de inmuebles y vehículos automotores por personas que no tengan por giro de negocio esta actividad, ni la realizada por empresas unipersonales y sociedades con actividad comercial. e) La afectación del medio ambiente por vehículos automotores; siempre y cuando no constituyan infracciones ni delitos”.⁴⁵

Por tanto, es atribución del Consejo Municipal, aprobar, modificar o suprimir mediante Ley Municipal, los impuestos de dominio exclusivo del Gobierno Autónomo Municipal, de conformidad con el Artículo 323 de la Constitución Política del Estado y la Ley 154 de Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Impuestos de Dominio de los Gobiernos Autónomos, y el Código Tributario Boliviano antes referidos.

El impuesto a la propiedad de vehículos automotores es de dominio exclusivo de los Gobiernos Municipales, por tanto, los Gobiernos Municipales son responsables de la recaudación y fiscalización de este impuesto; así como, de las transferencias de inmuebles y vehículos automotores registrados en cada una de sus jurisdicciones.

El Servicio de Impuestos Nacionales inquirirá en la correcta aplicación de este impuesto, teniendo facultad para intervenir a fin de garantizar la eficacia del proceso recaudatorio, también podrá gestionar los cobros a nombre del Gobierno Municipal sin costo para el mismo.⁴⁶

⁴⁴ Bolivia, *Constitución Política del Estado de Bolivia*, 7 de febrero de 2009, art. 2.

⁴⁵ Bolivia, *Ley de clasificación y definición de impuestos y de regulación para la creación y/o modificación de impuestos de dominio de los Gobiernos Autónomos*, 14 de julio de 2011, art. 3.

⁴⁶ Bolivia, *Impuesto a la propiedad de vehículos automotores Ley 843*, 2005, 227, <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5610/Estudios%20de%20ingresos%20municipales.pdf?sequence=1>.

3.1. Impuesto a la propiedad de vehículos automotores Bolivia

En el capítulo II de la Ley 843 se establece la creación de un impuesto anual para los vehículos automotores de cualquier clase o categoría sean estos: automóviles, camionetas, jeeps, furgonetas, motocicletas, etc.

Complementariamente, el Reglamento al Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores determina que este impuesto se constituye por el ejercicio del derecho de propiedad de vehículos automotores, con fecha 31 de diciembre de cada año.⁴⁷

Los artículos 11 y 12 del reglamento al impuesto a la propiedad de vehículos automotores determina que los sujetos pasivos de este impuesto deberán presentar una declaración jurada anual por cada uno de los vehículos que tengan llenada en los formularios que serán proporcionados por el ente recaudador, el trámite se realizará en los bancos autorizados o en el lugar que disponga el Gobierno Municipal, de conformidad a la fecha de vencimiento fijada en la respectiva Resolución Suprema que será publicada para cada periodo fiscal anual. El Servicio de Impuestos Nacionales, basado en los criterios dados por los Gobiernos Municipales, autorizará un único formulario para el cobro del impuesto a escala nacional.

- **Hecho generador**

Grava a la propiedad los vehículos automotores de cualquier clase o categoría sean estos: automóviles, camionetas, jeeps, furgonetas, motocicletas, etc.

- **Sujeto activo**

El sujeto activo de este impuesto es el Gobierno Municipal donde se encuentre registrado el vehículo.

- **Sujeto pasivo**

Son los dueños de vehículos automotores ya sean personas naturales o jurídicas son los sujetos pasivos.⁴⁸

El Decreto Supremo No. 24205 en el artículo 3 adiciona que estará comprendido en la definición de sujetos pasivos a: las sucesiones indivisas propietarias de vehículos,

⁴⁷ Bolivia, *Decreto Supremo n.º 24205. Reglamento del impuesto a la propiedad de vehículos automotores*, 23 de diciembre de 1995, art. 240.

⁴⁸ José Antonio Terán C., “Estudio de ingresos municipales” (Bolivia: Inter-American Development Bank, 2007), <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5610/Estudios%20de%20ingresos%20municipales.pdf?sequence=1>.

cualquiera sea su uso y los donantes a favor de las entidades públicas del Estado, mientras no se cuente con el documento legal que haga efectiva la donación.⁴⁹

De la misma forma complementa que serán sujetos pasivos:

- a) Cada cónyuge, por la totalidad de sus bienes propios. En caso de separación judicial de bienes, también lo será respecto de los bienes que se le haya adjudicado en el respectivo fallo.
- b) El marido, por los bienes gananciales de la sociedad conyugal, independientemente del cónyuge en favor del cual está registrado el vehículo automotor.
- c) La sucesión, mientras se mantenga indivisa, por los bienes propios del “de cujus”, y por la mitad de los bienes gananciales de la sociedad conyugal, si fuera el caso.⁵⁰

- **Base imponible**

La Ley 843 da a conocer que la base imponible está conformada por aquellos valores de automotores ex-aduana que para los modelos correspondientes al último año de aplicación del tributo y anteriores que establezca anualmente el poder ejecutivo y que sobre el valor determinado, se acepta una depreciación anual del 20% (sobre saldos hasta alcanzar un valor residual mínimo del 10,7% del valor de origen, que se mantendrá fijo hasta que el bien sea dado de baja.⁵¹

El reglamento a esta ley establece que para efecto de la determinación del impuesto, se computará el vehículo automotor de propiedad del contribuyente al 31 de diciembre de cada año, cualquiera hubiere sido la fecha de ingreso al patrimonio del sujeto pasivo.⁵²

- **Tarifa**

El impuesto se determinará en base a la siguiente tabla para la aplicación de la tarifa sobre la base imponible:

⁴⁹ Bolivia, *Decreto Supremo 24205*, art. 229.

⁵⁰ *Ibíd.*, art. 230.

⁵¹ Bolivia, *Impuesto a la propiedad de vehículos automotores Ley 843*, art. 226.

⁵² Bolivia, *Decreto Supremo 24205*, art. 230.

Tabla 12
Tabla de alícuotas aplicadas sobre la base imponible Bolivia

MONTO DE VALUACIÓN		PAGARÁN		
De más de	Hasta	Bs	Más %	s/excedente de
Bs0	Bs24.606	0	1,5	Bs 0
Bs24.607	Bs73.817	492	2,0	Bs 24.607
Bs73.818	Bs147.634	1.722	3,0	Bs 73.818
Bs147.635	Bs295.268	4.306	4,0	Bs 147.635
Bs295.269	en adelante	10.949	5,0	Bs 295.269

Fuente: artículo 61 de la Ley 843

Elaboración: Ministerio de Hacienda en concordancia con la representación de la Asociación de los Gobiernos Municipales de Bolivia

Es importante mencionar que el poder ejecutivo estará facultado para actualizar anualmente los montos establecidos para bases imponibles y alícuotas como sustento tendrá la variación de la cotización oficial del dólar respecto al boliviano y se realizará mediante Resolución Suprema que se emita anualmente de conformidad a lo establecido en el segundo inciso del artículo 10 del Reglamento al impuesto a la propiedad de vehículos automotores. Estas resoluciones “norman de forma anual la aprobación de tablas de escala impositiva y de base imponible al impuesto de propiedad de vehículos automotores.”⁵³

- **Exenciones**

El artículo 59 de la Ley 843 determina quienes están exentos de este impuesto, adicionalmente el reglamento estipula que los interesados en obtener las exenciones deberán presentar copias legalizadas de la documentación requerida para que el Gobierno Municipal de cada jurisdicción emita mediante resolución la respectiva exención.⁵⁴

Los casos de exentos son:

- a) Los vehículos de propiedad del Gobierno Central, las Prefecturas Departamentales, los Gobiernos Municipales y las Instituciones Públicas. No aplica para los vehículos de las empresas públicas;
- b) Los vehículos automotores pertenecientes a misiones diplomáticas y consulares extranjeras y a sus miembros acreditados en el país;

⁵³ Terán C., *Estudio de ingresos municipales*, 12.

⁵⁴ Bolivia, *Decreto Supremo 24205*, art. 230.

- c) Los vehículos de los funcionarios extranjeros de organismos internacionales, gobiernos extranjeros e instituciones oficiales extranjeras, con motivo del directo desempeño de su cargo;
- d) Toda nueva industria manufacturera o fabril en Oruro que realice una inversión superior a 100 mil USD, está liberada de cualquier impuesto nacional, departamental o municipal;
- e) Declara zona franca a nuevas inversiones en el rubro de turismo y ecoturismo, con la exoneración total del pago de impuestos a bienes muebles e inmuebles, ubicados en los distritos 7 y 8 del municipio de Sucre y en los municipios de Yotala, Tarabuco, Tomina, Camargo, Sopachuy y Villa Serrano de Chuquisaca;
- f) Toda nueva industria que se asiente en el Parque Industrial de Lajastambo en Sucre, está liberada de cualquier impuesto nacional, departamental o municipal.⁵⁵

- **Cálculo del impuesto a la propiedad de los vehículos automotores**

A continuación, se presenta un ejemplo del cálculo del impuesto a la propiedad de vehículos automotores en aplicación de la Ley 843.

Tabla 13
Cálculo del impuesto a la propiedad de vehículos automotores

BOLIVIA				
Marca:		Toyota de 1800 de cilindrada		
Valor		64.607 Bs		
Sobre la fracción básica:		24.607 Bs		
Tarifa:		492 Bs		
Sobre la fracción excedente:		73.607- 64607=9.000* fracción excedente. =9.000* 2% =180 Bs		
Total del impuesto a pagar bolivianos		672 Bs		
Total del impuesto a pagar dólares		\$97.25		
MONTO DE VALUACIÓN		PAGARÁN		
De más de	Hasta	Bs	Más %	s/excedente de
Bs24.607	Bs73.817	492	2.0	Bs 24.607

Fuente: Artículo 61 de la Ley 843

Elaboración: *Tipo de cambio: USD/BOB = 0,14471 al 6 de junio de 2018. Página utilizada para la conversión: <https://themoneyconverter.com/ES/USD/BOB.aspx>

⁵⁵ Bolivia, *Impuesto a la propiedad de vehículos automotores Ley 843*, art. 225.

3.2. Tasas

Para poder acceder a la matriculación vehicular se debe cancelar las siguientes tasas:

- **Tasa por revisión vehicular.** Todos los vehículos motorizados deben acudir a los centros autorizados para la respectiva revisión vehicular donde se observará el sistema eléctrico, mecánico, frenos, accesorios del vehículo, el costo es de 30 Bs para vehículos particulares y 20 Bs para vehículos públicos. De acuerdo con el Código de Tránsito y su Reglamento, la policía a través de su Unidad Operativa de tránsito tiene a su cargo el programa de Inspección técnica vehicular ITV.
- **Tasa SOAT.** Se establece una tasa por Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con el objetivo de otorgar una cobertura de gastos médicos, indemnización por muerte o incapacidad, de toda persona que sufra un accidente provocado por un vehículo automotor en el territorio del Estado Plurinacional.

3.3. Impuesto municipal a las transferencias de inmuebles y vehículos automotores

Este impuesto es regulado por Reglamento del Impuesto Municipal a las Transferencias de Inmuebles y Vehículos Automotores (ITVA) Decreto Supremo 24054, grava las transferencias de inmuebles, que vienen a ser las operaciones de venta de dichos bienes, sea en forma directa por el propietario o a través de terceros, que hubiesen estado inscritos al momento de su transferencia en los registros de derechos reales respectivos; en el análisis que nos compete forman parte del Gobierno Municipal las operaciones de venta de vehículos automotores, sea por el propietario o a través de terceros, que hubiesen estado inscritos al momento de su transferencia en los registros municipales respectivos, salvo que se trate de su primera venta, sea por el propietario, importador, fabricante o ensamblador, o a través de terceros, para estos casos las operaciones se consideran que forman parte del giro del negocio quedando gravadas por el Impuesto a las Transacciones establecido en el título VI de la Ley 843.⁵⁶

Se liquidará en Declaraciones Juradas, debiendo ser pagado dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de perfeccionamiento del Hecho Generador.

⁵⁶ Bolivia, *Impuesto a la propiedad de vehículos automotores Ley 843*, art. 225.

- **Sujeto activo**

El sujeto activo de este impuesto es el Gobierno Municipal en cuya jurisdicción se encuentre inscrito el Vehículo Automotor por cuya transferencia debe pagarse el IMT (Impuesto Municipal a las Transferencias).

- **Sujeto pasivo**

El sujeto pasivo de este impuesto es la Persona natural o jurídica que transfiere un vehículo automotor.

- **Base imponible**

Valor pagado en dinero y/o en especie por el bien objeto de la transferencia o el que se hubiere determinado de acuerdo a la base imponible, para el pago del Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles y Vehículos Automotores, o el registrado en la minuta.

- **Alícuota**

Se aplicará un alícuota general del tres por ciento (3%) sobre la base imponible, a partir de la segunda venta.

4. **Gravámenes que inciden sobre la propiedad de vehículos automotores en Colombia**

El artículo 287 de la Constitución Política de Colombia establece que las entidades territoriales gozarán de autonomía en la gestión de sus provechos dentro de los términos establecidos en la Constitución y la ley, para lo cual tendrán como derecho la administración de los recursos y el establecimiento de tributos para el cumplimiento de sus funciones.⁵⁷ Complementariamente, el artículo 317 en lo que responde a la gestión municipal estipula que: “Solo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización”.⁵⁸

El Estatuto colombiano o Decreto 624 de 1989 establece que el impuesto a los vehículos es aquel conformado por el de timbre de vehículos de carácter departamental, por la propiedad sobre vehículos particulares, y por el impuesto de rodamiento municipal que gravaba el uso de las vías públicas.⁵⁹

⁵⁷ Colombia, *Constitución Política de Colombia*, 1 de enero de 1800, art. 82.

⁵⁸ Alejandro Delgado Perea, “El rompecabezas tributario en la Constitución” (Colombia: s.n., 2016), 6.

⁵⁹ Ana María Torres Cepeda, “Nociones básicas de la Tributación” (Colombia: ABCES, 2009), 2.

El artículo 19 de la Ley 44 establece sobre el impuesto de vehículos que los municipios, departamentos y las Intendencias y Comisariías, podrán establecer sistemas de auto declaración, por parte de los propietarios o poseedores de vehículos, para cancelar los impuestos de circulación y tránsito, de timbre nacional⁶⁰ y demás impuestos o derechos que se deban cobrar sobre el valor de los vehículos, y que son de su competencia. De la misma forma les permite establecer sistemas de recaudo de los gravámenes referidos a través de la red bancaria.⁶¹

Entre las facultades otorgadas a los municipios, departamentos y las intendencias y comisarias, se encuentra la de poder decretar descuentos tributarios hasta del 20% en el valor de los impuestos a los vehículos que sean de su competencia, en aquellos casos en que se demuestre que cumplen con dispositivos que disminuyan la contaminación, cumpliendo con las características mínimas señaladas.

En lo que respecta a la administración del impuesto a la propiedad de los vehículos en este país se encuentra que para los vehículos matriculados en Bogotá se registrarán a lo determinado mediante Ley 488 Impuesto sobre vehículos automotores, para vehículos matriculados en Cundinamarca se registrarán a la Resolución No. 5300, por la cual se determina la base gravable de los automóviles, camperos y camionetas de servicio público y particular y de las motocicletas, para el año fiscal 2007; y , para los vehículos matriculados en otras ciudades se debe consultar en el Organismo de Tránsito donde este matriculado el vehículo el impuesto, el que será cancelado en la misma ciudad.

4.1. Impuesto sobre vehículos automotores, Ley 488 Bogotá

La Ley 488 de 1998 hace referencia a la creación del impuesto sobre vehículos automotores el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se registrará por las normas de la presente ley y faculta al Ministerio de Transporte a establecer anualmente mediante resolución la base gravable de los vehículos automotores.

⁶⁰ Este impuesto es aquel que grava la circulación de riqueza real o presunta a través instrumentos públicos y documentos privados, incluidos los títulos valores, que se otorguen o acepten en el país, o que se otorguen fuera del país pero que se ejecuten en el territorio nacional o generen obligaciones en el mismo.

⁶¹ Colombia, *Ley 44. Normas sobre catastro e impuestos sobre la propiedad raíz, se dictan otras disposiciones de carácter tributario, y se conceden unas facultades extraordinarias*, 1990, 7.

El artículo 66 del Decreto 352 de 2002, determina que el impuesto se causa el 1 de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta, o en la fecha de la solicitud de internación.⁶²

- **Hecho generador**

Grava a la propiedad o posesión de los vehículos gravados.

- **Sujeto activo**

Los sujetos activos de este impuesto establecido en la Ley 488, corresponde a los municipios, distritos, departamentos y al Distrito Capital de Bogotá.

- **Sujeto pasivo**

El sujeto pasivo del impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados.

- **Base gravable**

El artículo 143 establece que la base gravable corresponde al valor comercial de los vehículos gravados, el mismo que anualmente se expide mediante resolución por parte del Ministerio de Transporte. Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación.⁶³

En caso de que un vehículo entre en circulación por primera vez, deberá cancelar el proporcional del impuesto por los meses restantes del respectivo año gravable, en los cuales la fracción de mes se considerará como un mes completo. El pago de este impuesto constituye requisito para el proceso de inscripción inicial en el registro terrestre automotor.⁶⁴

⁶² Colombia, Decreto 352. *Por el cual se compila y actualiza la normativa sustantiva tributaria vigente, incluyendo las modificaciones generadas por la aplicación de nuevas normas nacionales que se deban aplicar a los tributos del Distrito Capital, y las generadas por acuerdos del orden distrital*, 2002, art.2.

⁶³ Colombia, Ley 633. *Se expiden normas en materia tributaria, se dictan disposiciones sobre el tratamiento a los fondos obligatorios para la vivienda de interés social y se introducen normas para fortalecer las finanzas de la Rama Judicial*. 29 de diciembre de 2000

⁶⁴ Colombia, Ley 488, art. 5.

Mediante Resolución 005476, de 30 de noviembre de 2016, se establece la base gravable de los vehículos Automotores para la vigencia fiscal 2017, la misma que determina para vehículos automóviles la aplicación de una tabla anexa a la Resolución en la que se encontrará la base gravable, una que se identifique la marca, línea o referencia y cilindraje del vehículo, consignados a la Licencia de Tránsito.⁶⁵

- **Exenciones**

La Ley 488 determina algunas exenciones las cuales contemplan:

- Bicicletas, motonetas, y motocicletas que cuenten con un motor de hasta 125 c.c. de cilindraje;
- Tractores, trilladoras y maquinaria para trabajo agrícola;
- Maquinaria similar a tractores sobre oruga para la construcción de vías públicas;
- Vehículos y maquinaria para uso industrial que no se encuentren aptas para transitar por las vías de uso público o privadas;
- Vehículos de transporte público de pasajeros y de carga”.⁶⁶

- **Tarifa**

A fin de determinar el impuesto se aplicará los siguientes porcentajes de acuerdo al avalúo del vehículo:

Tabla 14
Tabla de tarifas para vehículos

	Rango de valores de vehículos	Porcentaje
1	Hasta USD 45.272.000	1,5%
2.	Más de USD 45.272.000 y hasta USD 101.860.000	2,5%
3	Más de USD 101.860.000	3,5%

Fuente: Decreto 2206, por el cual se reajustan los valores del artículo 145 de la Ley 488 de 1998, Impuesto sobre vehículos automotores
Elaboración propia

- **Cálculo impuesto sobre vehículos automotores**

A continuación, se presenta un ejemplo del cálculo del Impuesto sobre vehículos automotores en aplicación a la Ley 488.

⁶⁵ Colombia, *Resolución 005476. Establece la base gravable de los Vehículos Automotores para la vigencia fiscal 2018*, 30 de noviembre de 2016, art.35.

⁶⁶ Colombia, *Ley 488*, art. 2.

Tabla 15
Cálculo impuesto sobre vehículos automotores

COLOMBIA	
Marca:	HYUNDAI ELANTRA AVANTE GLS AT
Valor	28 millones de pesos
Total del impuesto a pagar pesos	=28.00000*1.5% =42.000/100 =420.000 pesos ⁶⁷
Total del impuesto a pagar dólares	=\$147

Fuente: Decreto 2206, por el cual se reajustan los valores del artículo 145 de la Ley 488 de 1998, Impuesto sobre vehículos automotores
Elaboración propia

4.2. Tasas

Para poder acceder a la matriculación vehicular se debe cancelar las siguientes tasas:

- **Tasa por revisión vehicular.** Se dispone la obligatoriedad de la revisión vehicular a todos los vehículos que circulan en el territorio nacional. Se revisará el estado del vehículo tanto externa como interna: carrocería, chasis, peldaños, retrovisores ruedas, vidrios, asientos, asientos.
- **Tasa SOAT.** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se aplica para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, ampara los daños causados a personas en accidentes de tránsito, tiene cobertura de: gastos médicos, indemnización por incapacidad, por muerte, gastos funerarios.

4.3. Impuesto por transferencia de dominio

De acuerdo con la Resolución 003275 de 2008 se reglamenta el cambio de propiedad de un vehículo por traspaso. Se aplicará un alícuota general del uno por ciento (1%) sobre la base imponible.

Es importante mencionar como antecedente lo que establece el artículo 84 del Acuerdo 051 de 1993: para inscribir el cambio de propietario en el registro terrestre automotor se debe presentar la solicitud en el Formulario único Nacional ante el

⁶⁷ Tipo de cambio: USD/COP = 0,00035000 al 06 de junio de 2018. Página utilizada para la conversión: <https://themoneyconverter.com/ES/USD/BOB.aspx>.

Organismo de Tránsito donde esté registrado el vehículo, suscrita por vendedor y comprador, con reconocimiento en cuanto a contenido y firma.

Complementariamente, el artículo 47 del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, determina que la tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. A su vez, el Ministerio de Transporte en cumplimiento con el artículo 8 de la Ley 769 de 2002 pone en funcionamiento el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que es un sistema de información que permite registrar, validar y mantener actualizada, la búsqueda sobre los registros de automotores entre otros.⁶⁸

Para realizar el traspaso de propiedad, entendido como la obligación del vendedor de registrar ante el Organismo de Tránsito el traspaso referido, sin perjuicio de que el comprador pueda igualmente efectuarlo, previa demostración de la existencia del contrato de compraventa firmado por las partes, o cualquier tipo de contrato o documento en el que conste la transferencia del derecho de dominio del bien.⁶⁹

El traspaso de propiedad de un vehículo automotor requiere de su entrega material y de su inscripción ante el Organismo de Tránsito donde esté matriculado, dentro de los 60 días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo para lo cual se necesita de los siguientes requisitos:

- a) Formulario de Solicitud de Trámite, suscrito por el vendedor y comprador;
- b) Contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho del dominio del vehículo celebrado con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles;
- c) Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.
- d) Recibo de pago por concepto de retención en la fuente de conformidad con el Estatuto Tributario; y,
- e) Estar a paz y salvo por infracciones de tránsito del comprador y del vendedor si el traspaso se hace de manera conjunta o de la parte interesada en transferir la propiedad del vehículo.⁷⁰

⁶⁸ Colombia, Ministerio de Transporte, *Resolución 004775. Manual de trámites para el registro o matrícula de vehículos automotores y no automotores en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*, 2009, art. 8.

⁶⁹ Colombia, *Resolución 005476. Establece la base gravable de los Vehículos Automotores para la vigencia fiscal*, 2018, art. 3.

⁷⁰ *Ibíd.*

Complementariamente, el artículo 148 determina que no se podrá autorizar y registrar el traspaso de propiedad de los vehículos, hasta tanto se refleje que se encuentra al día en el pago del impuesto sobre vehículos automotores y se haya pagado el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

5. Gravámenes que inciden sobre la propiedad de vehículos automotores en Perú

La Constitución Política del Perú en el artículo 74 modificado por el Artículo Único de la Ley 28390, publicado el 17 de noviembre de 2004, estipula que:

Los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales pueden crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas, o exonerar de éstas, dentro de su jurisdicción, y con los límites que señala la ley. El Estado, al ejercer la potestad tributaria, debe respetar los principios de reserva de la ley, y los de igualdad y respeto de los derechos fundamentales de la persona. Ningún tributo puede tener carácter confiscatorio [...] ⁷¹

Por otra parte, en lo referente a las atribuciones municipales se especifica como competencia de las mismas la creación, modificación y supresión de contribuciones, tasas, arbitrios, licencias y derechos municipales; constituyendo estos en recursos asignados del Fondo de Compensación Municipal que se crea por ley según los tributos municipales. ⁷²

La Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo 776, grava el marco normativo para impuestos, contribuciones y tasas municipales. Los impuestos municipales son los tributos en favor de los Gobiernos Locales, cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa de la Municipalidad al contribuyente. El impuesto de patrimonio municipal es desarrollado en el capítulo III, artículos 30 al 47 de la referida ley. ⁷³

⁷¹ Perú, *Constitución Política del Perú, 1993*, art.74.

⁷² *Ibíd.*, art. 192.

⁷³ Perú, *Decreto Legislativo 776, Ley de Impuesto Municipal*, 30 de diciembre de 1993, art. 2.

5.1. Impuesto al patrimonio automotriz

El Impuesto al Patrimonio Automotriz, de periodicidad anual, grava la propiedad de vehículos, automóviles, camionetas, camiones, *station wagons*, buses y ómnibuses, de una antigüedad no mayor de tres años. Dicho plazo se computará desde la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. La antigüedad de 3 años se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.⁷⁴

Es importante mencionar que no todos los vehículos están sujetos a la obligación tributaria del Impuesto al Patrimonio Vehicular, es decir, solo aplica a aquellos que están afectos, fabricados en el país, así como los importados, sólo en ciertas categorías, mencionadas en el hecho generador de la Ley de Tributación Municipal. Este impuesto comenzó a cobrarse desde el año 2002, exceptuando a los de transporte público de pasajeros.

El artículo 9 del Decreto Supremo 22-94-EF establece que los sujetos pasivos del impuesto a la propiedad vehicular deberán presentar ante la Municipalidad Provincial donde se encuentre ubicado su domicilio fiscal, una declaración jurada, según los formularios emitidos por la Municipalidad respectiva, la fecha de la presentación de este documento será hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año.

A continuación, presentamos los elementos que componen este impuesto:

- **Hecho generador**

El Impuesto al Patrimonio Automotriz grava a la propiedad de vehículos, automóviles, camionetas, camiones, *station wagons*, buses y ómnibuses, de una antigüedad no mayor de tres años.

- **Sujeto activo**

El sujeto activo de este impuesto es la Municipalidad Provincial donde se registre el domicilio fiscal del propietario del vehículo.

- **Sujeto pasivo**

Son sujetos pasivos del impuesto al Patrimonio Automotriz las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos antes mencionados.

- **Base imponible**

⁷⁴ *Ibíd.*, art. 7.

La base imponible de este impuesto se constituye por el valor de compra, importación o de ingreso al patrimonio, según conste en el comprobante de pago, en la declaración para importar o contrato de compra venta, según corresponda, incluidos los impuestos y demás gravámenes que afecten la venta o importación de dichos vehículos, el cual no será menor a la tabla referencial aprobada anualmente por el Ministerio de Economía y Finanzas.⁷⁵

La Tabla de Valores Referenciales de Vehículos para aplicación del Impuesto Vehicular del ejercicio 2017 fue aprobada mediante Resolución Ministerial No. 004-2018-EF/15 del 07-01-2018.⁷⁶

El artículo 2 de la referida resolución determina que para determinar el valor referencial de aquellos vehículos sujetos al Impuesto cuyo año de fabricación sea anterior al 2015, se deberá multiplicar el valor del vehículo señalado para el año 2017 contenido en el Anexo de la Resolución Ministerial, por el factor indicado para el año al que corresponde su fabricación, comprendido en la siguiente tabla.

Tabla 16
**Determinación de valores referenciales para vehículos
cuyo año de fabricación sea anterior al 2015**

Año de Fabricación	Factor
2014	0,7
2013	0,6
2012	0,5
2011	0,4
2010	0,3
2009	0,2
2008	0,1

Fuente: Resolución Ministerial No. 004-2018-EF/15
Elaboración propia

El valor que se obtenga según el procedimiento indicado, deberá ser redondeado a la decena de nuevos Soles superior, si la cifra de unidades es de Cinco Nuevos Soles (S/. 5.00) o mayor; o a la decena de Nuevos Soles inferior, si la cifra es menor a dicha cantidad.⁷⁷

⁷⁵ Perú, *Ley de Impuesto Municipal*, art. 32, en concordancia con el art. 5 del Decreto Supremo No. 22-94-EF, art. 8.

⁷⁶ Perú, *Resolución Ministerial No. 004-EF/15. Aprobación de la tabla de valores referenciales de vehículos para efectos de determinar la base imponible del impuesto al patrimonio vehicular correspondiente al ejercicio 2018*, art. 5.

⁷⁷ *Ibíd.*, art. 6.

- **Tarifa**

El valor del impuesto es igual al 1% sobre el valor del vehículo, el cual no podrá ser inferior al 1,5% de la UIT (Unidad Impositiva Tributaria), vigente al 1 de enero del año al que corresponde el impuesto. El impuesto antes referido puede ser cancelado de contado, hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año y de forma fraccionada, hasta en cuatro cuotas trimestrales en diferentes meses en los cuales se reajustará las cuotas de acuerdo a la variación acumulada del Índice de Precios al Por Mayor (IPM).⁷⁸

Paralelamente, el artículo 8 del Decreto Supremo 22-94-EF, determina que la tasa del impuesto es del 1%, y deberá ser aplicada sobre la base imponible.

- **Exenciones**

El título III de este marco normativo establece que de conformidad al inciso 3 del artículo 192 y el artículo 74 de la Constitución Política del Perú, las Municipalidades otorgan exoneraciones, dentro de los límites que fije la ley.

El artículo 37 de la Ley de Tributación Municipal en concordancia con el artículo 15° del Decreto Supremo 22-94-EF Reglamento del Impuesto al Patrimonio Vehicular, determina las siguientes exenciones:

- a) Vehículos del Gobierno Central, de las regiones y las Municipalidades.
- b) Vehículos de Gobiernos extranjeros y organismos internacionales.
- c) Vehículos de entidades religiosas.
- d) Vehículos del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- e) Vehículos de Universidades y centros educativos.
- f) Vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo.⁷⁹

Complementariamente, no se encuentran legalmente afectos según el literal g) del artículo 37, entre otros contribuyentes, las personas naturales y/o jurídicas propietarias de vehículos nuevos con una antigüedad no mayor de 3 años que estén debidamente autorizados por la autoridad competente para prestar servicios de transporte público masivo.

⁷⁸ Perú, *Decreto Legislativo 776, Ley de Impuesto Municipal*, art. 8.

⁷⁹ *Ibíd.*, art. 9.

- **Forma de pago**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 de esta ley, el Impuesto al Patrimonio Vehicular podrá cancelarse de acuerdo a las siguientes alternativas:

1. **Al contado**, hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año, con única cuota cuyo vencimiento es el 28 de febrero.
2. **De forma fraccionada**, hasta cuatro cuotas trimestrales:
 - 1era cuota. - Equivalente a un cuarto del impuesto total resultante y deberá pagarse hasta el último día hábil del mes de febrero.
 - 2da, 3ra y 4ta cuota.- Deben pagarse hasta el último día hábil del mes de mayo, agosto y noviembre, debiendo ser reajustadas de acuerdo a la variación acumulada del Índice de Precios al por Mayor (IPM) que publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), por el período comprendido desde el mes de vencimiento de pago de la primera cuota y el mes precedente al pago a lo que se le sumarán los intereses respectivos.⁸⁰

- **Cálculo impuesto al patrimonio automotriz**

A continuación, se presenta un ejemplo del cálculo de Impuesto al Patrimonio Automotriz.

⁸⁰ *Ibíd.*, art. 5.

Tabla 17
Cálculo del impuesto al patrimonio automotriz

PERÚ	
Marca:	Hyundai
Modelo:	Elantra GL 1.6 AT 1AB
Categoría: A3	1,600 centímetros cúbicos
Año de fabricación:	2017
Fecha de inscripción en Registros:	30/12/2017
El cálculo se lo hace desde el momento de inscripción del automotor en el Registro de Propiedad Vehicular, para esto caso, año 2018, sin tener en cuenta el año de fabricación del vehículo.	
Impuesto al Patrimonio Vehicular =	Base imponible determinada en Tabla de Valores Referenciales aprobada con Resolución Ministerial N° 004-2018-EF/15 (07.01.2018) x 1%
A3	HYUNDAI ELANTRA GL 1.6 AT 1AB ELANTRA GL 1.6 AT 1AB 64 870
Impuesto al Patrimonio Vehicular =	64.870*1%
Impuesto al Patrimonio Vehicular anual (nuevos soles peruanos)=	648,70 PEN
Impuesto al Patrimonio Vehicular anual (dólares)=	1.988,98 USD* ⁸¹

Fuente: Munitacna Perú: <http://munitacna.gob.pe/pdfs/predial/CALCULODELIMPUESTOVEHICULAR.pdf>.⁸²
Elaboración propia

5.2. Tasas

Para poder acceder a la matriculación vehicular se debe cancelar las siguientes tasas:

- **Tasa por revisión vehicular.** Se dispone la obligatoriedad de la revisión vehicular a todos los vehículos que circulan en el territorio nacional. Se revisará el estado del vehículo tanto externa como interna: carrocería, chasis, peldaños, retrovisores ruedas, vidrios, asientos, asientos.
- **Tasa SOAT.** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se aplica para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, ampara los daños causados a personas en accidentes de tránsito, tiene cobertura de: gastos médicos, indemnización por incapacidad, por muerte, gastos funerarios.

⁸¹ Tipo de cambio: USD/PEN = 0,30661 al 6 de junio de 2018. Página utilizada para la conversión: <https://themoneyconverter.com/ES/USD/BOB.aspx>.

⁸² Perú, "Ejemplo de cálculo de Impuesto al Patrimonio vehicular", Perú, s/f, <http://munitacna.gob.pe/pdfs/predial/CALCULODELIMPUESTOVEHICULAR.pdf>.

6. Recaudación del impuesto vehicular en los países de la Comunidad Andina

6.1. Recaudación del impuesto vehicular en Ecuador

El Ecuador cuenta con una población total de 16.783.322 de habitantes, el parque automotor asciende a 2.056.213 vehículos.

- Los valores recaudados por el Estado Ecuatoriano por Impuesto Vehicular durante el año 2017 fueron los siguientes:
 - ✓ \$170.083.545 dólares por Impuesto a la Propiedad Vehicular
 - ✓ \$110.951.576 dólares por Impuesto a la Contaminación Vehicular
 - ✓ \$21.396.792 dólares por impuesto del 1% por transferencia de dominio de vehículos usados.

Tabla 18
Recaudación por Provincia de Impuestos sobre Vehículos 2017

IMPUESTO VEHICULAR		IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR		1% TRANSFERENCIA DE DOMINIO	
Provincia / Cantón		Provincia / Cantón		Provincia / Cantón	
AZUAY	9,018,507	AZUAY	8,166,367	AZUAY	1,242,211
BOLIVAR	813,511	BOLIVAR	926,629	BOLIVAR	188,739
CAÑAR	1,760,810	CAÑAR	2,135,998	CAÑAR	313,867
CARCHI	1,146,917	CARCHI	1,265,068	CARCHI	223,569
CHIMBORAZO	3,600,542	CHIMBORAZO	3,004,081	CHIMBORAZO	626,540
COTOPAXI	2,967,261	COTOPAXI	3,299,608	COTOPAXI	613,126
EL ORO	5,460,095	EL ORO	4,440,489	EL ORO	754,467
ESMERALDAS	2,435,927	ESMERALDAS	1,880,098	ESMERALDAS	317,704
GALAPAGOS	315,978	GALAPAGOS	201,655	GALAPAGOS	24,402
GUAYAS	42,379,903	GUAYAS	24,024,921	GUAYAS	3,768,605
IMBABURA	3,705,684	IMBABURA	2,816,820	IMBABURA	590,064
LOJA	3,420,090	LOJA	3,016,481	LOJA	560,233
LOS RIOS	3,341,772	LOS RIOS	3,154,447	LOS RIOS	473,245
MANABI	8,671,157	MANABI	6,286,225	MANABI	908,722
MORONA SANTIAGO	501,414	MORONA SANTIAGO	745,180	MORONA SANTIAGO	120,344
NAPO	577,777	NAPO	465,223	NAPO	109,443
ORELLANA	1,134,976	ORELLANA	767,401	ORELLANA	164,641
PASTAZA	614,594	PASTAZA	471,381	PASTAZA	127,378
PICHINCHA	64,569,440	PICHINCHA	33,532,515	PICHINCHA	7,891,130
SANTA ELENA	1,328,291	SANTA ELENA	971,020	SANTA ELENA	155,689
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	3,204,051	SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	2,828,943	SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	572,627
Sin asignar	16,743	Sin asignar	11,866	SUCUMBIO	206,562
SUCUMBIO	1,247,685	SUCUMBIO	951,716	TUNGURAHUA	1,322,998
TUNGURAHUA	7,091,135	TUNGURAHUA	5,050,181	ZAMORA CHINCHIPE	120,487
ZAMORA CHINCHIPE	759,288	ZAMORA CHINCHIPE	537,261		
Total Recaudación	170,083,545	Total Recaudación	110,951,576	Total Recaudación	21,396,792

Fuente: Base de Datos del SRI
Elaboración propia

Existe una mayor recaudación en el Impuesto a la Propiedad Vehicular en las provincias de Pichincha con \$ 64.569.440 equivalente al (38%) y Guayas con \$42.379.903 equivalente al (25%).

Estos valores recaudados son utilizados para la realización de gastos corriente, salarios de servidores públicos, infraestructura, educación y salud. Dentro del proceso de gestión para la recaudación de los impuestos relacionados a los vehículos se han efectuado

varias actividades entre las que se puede mencionar: la expedición de la normativa sobre impuestos vehiculares; la aplicación de las reformas a la Ley de Reforma Tributaria, la implementación de una herramienta tecnológica conocida como sistema de matriculación vehicular, se implementaron cambios en las validaciones del sistema de vehículos en materia de propiedad a los vehículos motorizados; así como, se emitieron comunicados informativos a las Direcciones Zonales y Provinciales respecto a cambios normativos, mejoras de formularios y simplificación de trámites.⁸³

Los contribuyentes o sujetos pasivos del Impuesto a la propiedad vehicular y del Impuesto a la contaminación vehicular están obligados a cancelar el valor de este impuesto, en las instituciones financieras autorizadas por el Servicio de Rentas Internas, quienes de forma posterior depositarán los valores en la cuenta creada en el Banco Central del Ecuador para este efecto, posteriormente una vez realizados los registros contables en un plazo máximo de 24 horas, se dispondrá la transferencia a la Cuenta Corriente Única del Tesoro Nacional.

Con respecto a la recaudación seccional, observamos los ingresos obtenidos por motivo de este impuesto, correspondiente a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano.

- El valor recaudado por el Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de impuesto a los vehículos motorizados durante el año 2017 fue de \$21.950.000,00 dólares.

En el Distrito Metropolitano de Quito, la Dirección Metropolitana Financiera Tributaria es la que está a cargo de la recaudación de los ingresos tributarios (impuestos, las tasas y las contribuciones especiales de mejoras).

Estos valores recaudados son invertidos en obras de vialidad, que incluye mantenimiento de calles, puentes, iluminación, señalización.

El Cootad, en el artículo 178 da a conocer que la distribución de la recaudación de los ingresos obtenidos por impuesto de vehículos motorizados, se invertirá equitativa y solidariamente en su circunscripción territorial, de acuerdo con sus competencias o responsabilidades.

⁸³ Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, art. 3.

6.2. Recaudación del impuesto vehicular en Bolivia

Bolivia cuenta con una población total de 11.051.882 de habitantes, el parque automotor asciende a 1.711.005 vehículos.

Los valores recaudados durante el año 2017 fueron:

- ✓ 28.000.000 millones de Bs por Impuesto a los Vehículos
- ✓ 5.000.000 millones de Bs por Impuesto por transferencia de dominio de vehículos usados.

En este país, desde el año de 1997 se creó una entidad pública descentralizada ejercida por el Viceministerio de Política Tributaria denominada Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT),⁸⁴ las primeras actividades se enfocaron en la administración de la información del área automotriz del país, esta institución no lucrativa con patrimonio propio, personería jurídica y autonomía en gestión financiera, administrativa, técnica y legal se encuentra bajo el sustento del Ministerio de Economía y Finanzas, y hoy en día tiene por finalidad implementar un sistema con mayor seguridad y transparencia en el cobro de impuestos que permita integrar a todas aquellas instituciones que forman parte del RUAT conectando en línea a varios Gobiernos Municipales y Entidades Financieras los cuales a nivel nacional tienen en total más de 400 agencias habilitadas para el pago de impuestos entre los que consta el impuesto a la propiedad de Vehículos Automotores.⁸⁵

De forma integral la RUAT está conformada por las siguientes entidades:

- a) 16 municipalidades conectadas en línea;
- b) El Ministerio de Hacienda como rector del sector a través del Viceministerio de Política Tributaria.
- c) La Policía Nacional, relacionada por los gravámenes, hipotecas y robos de vehículos;
- d) La Aduana Nacional, relacionada con la información de despachos aduaneros de vehículos; y,
- e) La Red Bancaria Autorizada, encargada del cobro de impuestos, recibos, de trámites y otros.⁸⁶

⁸⁴ Institución creada mediante Decreto Supremo 24604 del 6 de mayo de 1997.

⁸⁵ Terán C., “Estudio de ingresos municipales”, 15.

⁸⁶ *Ibíd.*, 17.

En lo referente a la recaudación los Gobiernos municipales de su respectiva jurisdicción tendrán la capacidad administrativa para la recaudación de este impuesto, y quedan encargados de emitir normas administrativas complementarias que sean necesarias para la eficaz administración, recaudación y fiscalización de este impuesto.

6.3. Recaudación del impuesto vehicular en Colombia

Colombia cuenta con una población total de 48.653.419 de habitantes, el parque automotor asciende a 12.951.222 vehículos.

El valor recaudado durante el año 2017 fue:

- ✓ 676.000.000 millones de pesos por Impuesto a los Vehículos

La declaración y pago del impuesto de vehículos automotores se lo realizará de forma anual en el lugar de administración del impuesto en donde se encuentre matriculado el vehículo. Se pagará en los plazos establecidos y en las instituciones financieras destinadas para este fin, las declaraciones, determinación oficial, discusión y cobro se realizarán en función de los procedimientos establecidos en el Estatuto Tributario Nacional.⁸⁷

La recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro y devolución del impuesto sobre vehículos automotores, es competencia del departamento o distrito en cuya jurisdicción se deba pagar el impuesto.⁸⁸

Los beneficiarios de las rentas de este impuesto son los municipios, distritos, departamentos y el Distrito de Santa Fe de Bogotá, en las condiciones establecidas por la ley⁸⁹, sin embargo es importante considerar que hasta el momento no se ha expedido en ningún decreto Ley sobre cómo se debe invertir el dinero recaudado por concepto de este impuesto, por lo que da apertura a que los destinatarios del mismo lo distribuyan según sus preferencias

⁸⁷ Colombia, *Ley 488*, art.7.

⁸⁸ *Ibíd.*, art. 2.

⁸⁹ *Ibíd.*, art. 139.

6.4. Recaudación del impuesto al patrimonio automotriz en Perú

Perú cuenta con una población total de 31.773.839 de habitantes, el parque automotor asciende a 5.450.056 vehículos. El valor recaudado durante el año 2017 fue de:

- 247.000.000 millones de soles por Impuesto al Patrimonio Automotriz

Como referente para análisis de la recaudación de este país es necesario mencionar al Servicio de Administración Tributaria (SAT) que constituye un organismo descentralizado de la Municipalidad de Lima creado en el año de 1996 que tiene como función primordial recaudar, verificar y ejecutar la administración de todos los impuestos municipales.

El más importante de los impuestos que recauda este organismo es el Impuesto Vehicular, que constituye un tributo que debe cancelar el propietario del auto al inscribirlo en los Registros Públicos. Su periodicidad es anual cada primero de enero durante tres años y se comienza a pagar al año siguiente de matricular el vehículo.

En el año 2016 el SAT superó los S/. 436.6 millones en recaudación tributaria, de los cuales la mayoría corresponden al cobro del Impuesto al Patrimonio Vehicular (más de 245.6 millones).⁹⁰

El SAT cuenta con un sistema de datos abiertos, el mismo que permite la disposición de todos los datos estadísticos, científicos, históricos geográficos o cualquier otro tipo de información gubernamental a los ciudadanos de manera libre y sin restricciones para que esta sea reutilizada según se estime conveniente, entre la información importante se puede mencionar:

- Base de Datos de Contribuyentes Afectos a Impuesto Predial, Impuesto al Patrimonio Vehicular y/o Arbitrios de Lima 2018.
- Vehículos afectos al Impuesto al Patrimonio Vehicular 2018 de Lima Metropolitana.

⁹⁰ Perú, “SAT superó los mil millones de soles en recaudación en Lima durante el 2016” (Perú: s.n., 2016), 3.

En este caso la recaudación se destina para financiar la construcción de carreteras, prestar servicios, públicos, y los demás que dispongan apropiados dentro de su circunscripción territorial.

Capítulo segundo

Análisis comparado de la imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador con los otros países de la Comunidad Andina

Para desarrollar este punto de la investigación, es necesario remitirnos a la legislación que regula este impuesto en los países de Ecuador, Bolivia, Colombia y Perú, con este motivo empezaremos nuestro análisis partiendo desde la base legal de cada uno, y seguiremos con sus elementos esenciales: hecho generador, sujetos, base imponible, tarifa, exenciones, y con sus elementos formales: plazos y pagos, además haremos referencia a las tasas, transferencias de dominio y connotaciones varias, que se presenten en sus bases legales.

1. Base legal: Impuestos que gravan sobre la propiedad vehicular

Ecuador

Esta figura tributaria se manifiesta en nuestro país a nivel nacional y seccional, a continuación, presento sus bases legales.

- Impuesto Anual sobre la Propiedad de Vehículos Motorizados: Regulado por la Ley de Reforma Tributaria No. 2001-41 R.O 325 y por el Reglamento del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados R.O 460 (Impuesto a escala nacional).
- Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: Regulado por la Ley Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado R.O 583 (Impuesto a escala nacional).
- Impuesto a los Vehículos: Regulado por el Código Orgánico de Organización Territorial de Autonomía y Descentralización COOTAD (Impuesto a escala seccional).

Bolivia

En el caso boliviano nos encontramos ante una realidad diferente, al tener un impuesto a nivel municipal denominado Impuesto a la propiedad de Vehículos Automotores que es regulado por la Ley 843.

Colombia

En Colombia tenemos el Impuesto Sobre Vehículos Automotores: Regulado por la Ley 488, para los vehículos matriculados en Bogotá, siendo una competencia a nivel de municipios, distritos, departamentos y el Distrito de Santa Fe de Bogotá.

Perú

En Perú el Impuesto al Patrimonio Automotriz: Regulado por la Ley de Tributación Municipal, según Decreto 776, tiene carácter municipal.

Con estos antecedentes legales, observamos que el único país en el que tenemos dos impuestos uno a nivel nacional y otro a nivel seccional por el mismo concepto es en Ecuador, por lo que a continuación exponemos esta realidad en comparación con Bolivia, Colombia y Perú.

Como ya se lo mencionó, en Ecuador existen dos impuestos sobre la propiedad vehicular, el primero el Impuesto Nacional y el segundo el Impuesto Seccional los mismos que fueron creados acorde a la Potestad Tributaria establecida en la Constitución y son administrados por el Estado y por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales respectivamente, a diferencia de Bolivia, Colombia y Perú cuya imposición vehicular se encuentra regulado por un solo impuesto.

Además, en Ecuador existe el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular creada con el objetivo de evitar la contaminación ambiental, el mismo que se aplica a los vehículos cuyo cilindraje y antigüedad resulten perjudiciales para el medio ambiente.

En Bolivia la tributación no tiene como finalidad la protección del medio ambiente, debido a que los impuestos extra fiscales no están expresamente consagrados por la Constitución del Estado Plurinacional de Bolivia; sin embargo, podrían tenerlos en apego a lo que determina el artículo 342 de este cuerpo normativo “Es deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente”. Entre los instrumentos de la política ambiental que se debería dar en Bolivia, se encontrarían los impuestos ambientales, con la finalidad de atenuar la contaminación ambiental promoviendo un uso sostenible del aire, entre ellos podría darse el evitar la contaminación desde la figura vehicular.⁹¹

⁹¹ Waldo Villegas, “Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular ‘IMCV’ – caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra” (Santa Cruz: s.n, 2012), 30.

Colombia tampoco cuenta con impuesto ambiental; sin embargo, ha elaborado propuestas para gravar a los vehículos, esto a fin de reducir el envejecimiento del parque automotor, aplicando tasas más elevadas por edad y por tamaño del motor expresado en cilindraje, o capacidad de pasajeros según el segmento. A su vez, se busca que los vehículos de 5 años o menos, y todos los vehículos eléctricos sean excluidos del impuesto como un estímulo a la renovación y mejoramiento del aire.⁹²

Estudios hechos por la DAMA (Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá) muestran que la composición de la contaminación de la ciudad está dividida en un 78% por fuentes móviles (vehículos automotores) y 22% por industrias es por eso que cerca de 6.000 muertes se generan en este país en relación a problemas de contaminación del aire lo que compromete altos costos económicos y sociales para el país. Se tiene calculado que las pérdidas anuales asociadas a mortalidad y morbilidad por afecciones respiratorias alcanzan los 5.7 billones de pesos.⁹³

Y en Perú que es el país con mayor contaminación vehicular tampoco existe Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular. Las autoridades han implementado estrategias para evitar dicha contaminación ambiental mediante la reducción de emisiones de plomo de la gasolina, la reducción de azufre del diésel, la obligatoriedad de las revisiones técnicas vehiculares, y una disminución de la antigüedad permisible para la circulación vehicular.

a) Hecho generador del Impuesto sobre la propiedad vehicular

En Ecuador, Bolivia y Colombia este impuesto grava a la propiedad vehicular, es un impuesto cuya periodicidad es anual, se aplica durante la existencia del vehículo, a diferencia de Perú cuya legislación indica que este impuesto grava a la propiedad de vehículos, automóviles, camionetas, camiones, station wagons, buses y omnibuses y debe ser pagado durante los tres primeros años, contados a partir del año siguiente al que se realizó la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

b) Sujetos del Impuesto sobre la propiedad vehicular

Los sujetos activos del impuesto vehicular en Bolivia y Perú son los gobiernos municipales donde se encuentra registrado el vehículo, a diferencia de Ecuador donde los

⁹² Colombia, “El sector de vehículos en Colombia: Características y propuestas de mejora a su régimen impositivo” (Colombia: EConcept, 2016), 8.

⁹³ *Ibíd.*, 48.

sujetos activos son el Estado (para el impuesto nacional) y el Municipio o Distrito Metropolitano (para el impuesto seccional) y en Colombia son los Municipios, Distritos Departamentales y el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá.

Los sujetos pasivos del impuesto vehicular en Ecuador, Bolivia, Colombia y Perú son los propietarios de los vehículos gravados.

c) Base Imponible del impuesto sobre la propiedad vehicular

La base imponible para el impuesto vehicular corresponde al avalúo del vehículo determinado en la base de datos del Servicio de Rentas Internas en el caso de Ecuador, en Bolivia es el valor establecido anualmente por el poder ejecutivo, en Colombia (Bogotá) es el valor comercial de los vehículos gravados expedido anualmente por el Ministerio de Transporte y en Perú el avalúo corresponde al valor de compra, importación o de ingreso al patrimonio vehicular incluyendo todos los impuestos y demás gravámenes, el mismo que no será inferior al de la tabla referencial aprobada anualmente por el Ministerio de Economía y Finanzas.

d) Tarifa del Impuesto sobre la propiedad vehicular

En Ecuador la tarifa o cuantía del Impuesto Anual sobre la Propiedad de Vehículos Motorizados (impuesto nacional) se determina en base a una tabla establecida por el SRI, para el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se establece la cuantía en base al cilindraje y antigüedad del vehículo y para el Impuesto a los Vehículos (impuesto seccional) la tarifa se establece en función de rangos del avalúo del vehículo con un valor fijo de acuerdo a la tabla emitida en la respectiva ordenanza.

En Bolivia se establece la cuantía aplicando las alícuotas determinadas en base a una tabla establecida, en Colombia la tarifa o cuantía se determina aplicando el porcentaje establecido de acuerdo al valor comercial del vehículo y en Perú la tarifa es el 1% sobre el valor del vehículo, el cual no puede ser inferior al 1,5% del valor determinado en la tabla realizada por la Unidad Impositiva Tributaria.

e) Exenciones del Impuesto sobre la propiedad vehicular

En el Ecuador encontramos diversas figuras para las exenciones de impuestos vehiculares, ya sea a nivel nacional como municipal, en estos cuerpos normativos se establecen las respectivas exoneraciones.

Los vehículos de propiedad de Instituciones Públicas, de Gobiernos extranjeros, Organismos Internacionales se encuentran exentos del pago del impuesto en Ecuador, Bolivia y Perú.

Los vehículos de una tonelada utilizados en actividad productivas o de comercio están exentos del impuesto en Ecuador en los demás países de la Comunidad Andina no presentan exenciones.

Los vehículos de transporte de servicio público se encuentran exentos del pago del impuesto en Colombia, y en Perú aplica para vehículos nuevos con una antigüedad no mayor de tres años que estén debidamente autorizados para prestar servicios de transporte público masivo, así como en Bolivia se determina un descuento del 50% del pago del impuesto para la misma figura, y en Ecuador están exentos aquellos que son de propiedad de choferes profesionales y se determina un descuento del 80% para los vehículos de propiedad de choferes no profesionales.

Solo Colombia aplica exenciones para bicicletas, motonetas, y motocicletas que cuenten con un motor de hasta 125 c.c. de cilindraje, tractores, trilladoras y maquinaria para trabajo agrícola, maquinaria similar a tractores sobre oruga para la construcción de vías públicas, vehículos y maquinaria para uso industrial que no se encuentren aptas para transitar por las vías de uso público o privadas.

Solo en Ecuador existen rebajas especiales en el pago del impuesto vehicular para los vehículos de propiedad de personas adultas mayores y de personas con discapacidad de acuerdo a la normativa que les regula.

f) Pago del Impuesto sobre la propiedad vehicular

En Ecuador el pago del impuesto se realiza mediante las instituciones financieras autorizadas por el SRI para el impuesto nacional y para el impuesto seccional a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito, de acuerdo al último dígito de la placa y según el tipo de servicio del vehículo, en base a un calendario establecido en la normativa respectiva, en Bolivia y en Colombia la fecha de pago del impuesto será publicada anualmente para cada período fiscal a través de entidades financieras autorizadas por el Registro Único para la Administración Tributaria (RUAT) y por la Secretaría de Hacienda Departamental, respectivamente. Perú es totalmente diferente ya que el pago del impuesto se lo puede realizar de contado o de forma fraccionaria (4 cuotas trimestrales), por medio de entidades financieras autorizadas por el Servicio de Administración Tributaria (SAT).

2. Tasas sobre la propiedad vehicular

En Bolivia, Colombia, Perú es obligatorio cancelar las Tasas por Revisión Vehicular y SOAT, en el Ecuador se debe pagar la Tasa por Matriculación y Revisión Vehicular, y la Tasa SPPAT (Sistema público para accidentes de tránsito) que reemplazo al SOAT, además de la Tasa de Aporte a la Junta de Beneficencia de Guayaquil (Cancelada solo por vehículos matriculados en el Guayas).

3. Transferencia de dominio de vehículos

Por transferencia de dominio de vehículos usados en Ecuador y Colombia se aplica un impuesto del 1% a diferencia de Bolivia que se aplica un impuesto del 3% sobre el valor de compra venta del vehículo, a partir de la segunda venta En el caso peruano no existe tal impuesto.

4. Connotaciones varias

A la comparación realizada anteriormente a la imposición vehicular de los países de la Comunidad Andina podemos añadir lo siguiente:

En Bolivia es importante destacar la enorme contribución que representa la Ley 843, la misma que sintetiza la estructura tributaria en un solo cuerpo normativo, la relación jurídica está muy bien definida y cuenta con explicaciones adicionales a través del Reglamento al Impuesto a la propiedad vehicular, lo que permite una mayor claridad para la gestión de este impuesto. Por otra parte, es importante denotar que el sistema tributario de este país es muy complaciente en tema de exenciones de impuestos municipales.

En Colombia es importante recalcar que este país a diferencia de Bolivia no cuenta con claridad en materia tributaria, se puede apreciar desde el análisis de la Constitución Política de Colombia, la misma que no prevé un capítulo con disposiciones generales constitucionales de cómo debe regir el sistema tributario colombiano, lo que ya ha influido en la inadecuada aplicación de normas. Además, cuando se pasa a revisar el Estatuto Tributario Colombiano se puede apreciar la elevada estructura impositiva aplicada a la adquisición de vehículos automotores nuevos y usados cuando hace referencia a lo siguiente:

La base gravable mínima para la venta de activos fijos que sean tramitados por un intermediario, no podrá ser inferior al tres por ciento tres por ciento (3%) del precio de venta, para los vehículos que se hayan ensamblado o producido en este país y que tengan un 1 año o menos de salidos de fábrica; o 1 año o menos de nacionalización, su base gravable corresponderá a un valor no inferior al cinco por ciento (5%) del precio de venta.

En el caso de venta de vehículos usados considerados como activos fijos por el anterior propietario, la base imponible estará conformada por la diferencia entre el valor total de la operación establecido y el precio de compra.⁹⁴

La referida estructura impositiva ha repercutido de forma directa en los precios de comercialización de los vehículos automotores, que ha dado paso a una baja o escasa producción nacional con impacto directo en el recaudo tributario.

En cambio Perú cuenta con una legislación en materia tributaria muy bien estructurada desde la Constitución que incluye un capitulo entero que contempla al Régimen Tributario y Presupuestal, su Código Tributario regula las relaciones jurídicas originadas por los tributos y a diferencia de las otras legislaciones introduce una nueva terminología que es la “Unidad Impositiva Tributaria (UIT)” que representa un valor de referencia que puede ser utilizado en las normas tributarias para determinar las bases imponibles, límites de afectación, deducciones y demás aspectos de los tributos que considere conveniente el legislador; así como, para aplicar sanciones, determinar obligaciones contables, inscribirse en el registro de contribuyentes y otras obligaciones formales.

En el tema de propiedad vehicular, este país tiene la menor carga tributaria entre los países analizados, ya que este impuesto se paga únicamente durante los primeros tres años después de registrar un vehículo, tanto nuevo como usado, tal como lo menciona el hecho generador de esta ley, que determina:

[...] grava la propiedad del vehículo: automóvil, camioneta, *station wagon*, camiones, buses, y omnibuses; con una antigüedad no mayor de 3 años, contados a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad de Vehicular de los Registros Públicos. No se toma en cuenta ni el año de fabricación ni la fecha de la importación.⁹⁵

Mientras transcurre los 3 años referidos en el párrafo anterior, el impuesto es igual al 1% de la base gravable que, según la Entidad Recaudadora de Perú, es el valor mayor entre la base del gobierno y el de adquisición

⁹⁴ Colombia, *Estatuto Tributario*, arts. 457 y 510.

⁹⁵ Perú, Ley de Tributación Municipal, 3.

ECUADOR				BOLIVIA	COLOMBIA	PERÚ
Base Imponible	El avalúo del vehículo. Registrado en el SRI	El avalúo del vehículo. Registrado en el SRI	Establece una base imponible de acuerdo al cilindraje y antigüedad del vehículo	El Avalúo establecido anualmente el poder ejecutivo. Considerando una depreciación anual del 20% y valor residual del 10,7%	La base gravada corresponde al valor comercial de vehículos gravados, valor expedido anualmente con Resolución por el Ministerio de Transporte.	Es el valor de compra, importación o de ingreso al patrimonio, incluido los impuestos y demás gravámenes. No será menor al de la tabla referencial aprobada anualmente por el Ministerio de Economía y Finanzas
EXCENCIONES	Vehículos de propiedad de instituciones del sector público, excepto los de empresas públicas	Vehículos oficiales al servicio de cuerpo diplomáticos y consulares	Vehículos de propiedad de instituciones del sector público	Los vehículos de propiedad del Gobierno Central, las Prefecturas Departamentales, los Gobiernos Municipales y las Instituciones Públicas, excepto los de empresa públicas	Las bicicletas, motonetas, y motocicletas con motor hasta de 125 c.c. de cilindraje	Vehículos de propiedad del Gobierno Central, las regionales y municipalidades
	Vehículos de propiedad de la Cruz Roja Ecuatoriana, la Sociedad de Lucha contra el Cáncer (SOLCA) y la Junta de Beneficencia de Guayaquil	Vehículos de propiedad de la Cruz Roja Ecuatoriana, ambulancias	Vehículos dedicados al transporte público, transporte escolar o servicio de taxi con permiso de operación	Los vehículos automotores pertenecientes a misiones diplomáticas, consulares extranjeras	Tractores, trilladoras y maquinaria para uso agrícola	Vehículos de propiedad de Gobiernos extranjeros y Organismos Internacionales
	Vehículos que se encuentren en el país de forma temporal (máx. 3 meses) para actividades de turismo o en caso de tránsito aduanero	Vehículos de propiedad del Cuerpo de bomberos	Vehículos de transporte terrestre relacionados con la actividad productiva del sujeto pasivo	Los vehículos automotores pertenecientes a gobiernos extranjeros e instituciones oficiales extranjeras	Vehículos y maquinaria para uso industrial que no se encuentren aptas para transitar por vías públicas o privadas	Vehículos de propiedad de Entidades Religiosas

ECUADOR				BOLIVIA	COLOMBIA	PERÚ
	Vehículos de organismos internacionales	Vehículos de organismos internacionales	Ambulancias, hospitales rodantes. Vehículos eléctricos,	Vehículos de organismos internacionales	Vehículos y maquinaria para construcción de vías públicas	Vehículos de propiedad de Universidades y Centros Educativos
	Vehículos en propiedad de choferes profesionales del servicio público como titulares del mismo.	Vehículos de propiedad de personas discapacitadas	Vehículos clásicos que no superen la base de 1500 cc de cilindraje		Vehículos de transporte público de pasajeros y carga	Vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo
Reducciones del 80%	Vehículos de servicio público que no son propiedad de choferes profesionales	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Vehículos de una tonelada utilizados en actividades productivas o de comercio	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Rebaja especial	Personas adultas mayores la rebaja del 70% de una fracción básica gravada con tarifa cero del impuesto a la renta de personas naturales. Se aplica a un solo vehículo	N/A	Vehículos con una antigüedad de más de 5 años y cilindrajes superiores a 2.500 centímetros cúbicos, tienen una reducción del valor del impuesto por un 80% durante los 3 primeros años; y de 50% los dos últimos años	Para vehículos públicos de pasajeros y carga, con permiso de operación, el impuesto se determina aplicando el 50% de las alícuotas indicadas	Hasta el 20% en el valor del impuesto causado para que demuestren que utilizan dispositivos que disminuyan la contaminación	N/A

ECUADOR				BOLIVIA	COLOMBIA	PERÚ
	Impuesto a la propiedad de Vehículos motorizados (Nacional)	Impuesto a los Vehículos (Seccional)	Impuesto Ambiental por Contaminación Vehicular	Impuesto Anual para Vehículos Automotores	Impuesto Anual a los Vehículos (Bogotá)	Impuesto anual al Patrimonio Automotriz
Recaudación	A través de Instituciones Financieras autorizadas por el SRI. Quienes depositarán en una cuenta corriente creada en el Banco Central, una vez realizado los registros contables en un plazo máx. 24 horas se realiza la transferencia a la cuenta única del Tesoro Nacional	Actualmente la recaudación es realizada por la Agencia Metropolitana de Tránsito AMT	A través de Instituciones Financieras autorizadas por el SRI	A través de Entidades Financieras autorizadas por el RUAT (Registro Único para la administración tributaria municipal)	A través de Entidades Financieras autorizadas por la Secretaría de Hacienda Departamental	A través de Entidades Financieras autorizadas por el Servicio de Administración Tributaria SAT. se paga el impuesto durante los 3 primeros años, comenzando a pagar al año siguiente que se realizó la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.
Fechas de pago	El pago se debe realizar según la calendarización, que se establece según el último dígito de la placa y el tipo de servicio	El pago se debe realizar según la calendarización, que se establece según el último dígito de la placa y el tipo de servicio	El pago se debe realizar según la calendarización, que se establece según el último dígito de la placa y el tipo de servicio	La fecha de pago será publicada en la respectiva Resolución Suprema, anualmente para cada periodo fiscal	La fecha de pago será fijada anualmente para cada periodo fiscal	Al contado: pagadero el último día hábil de febrero de cada año De forma fraccionaria: pagadero en 4 cuotas trimestrales 1ra. cuota.- equivale a un cuarto del impuesto se debe pagar en febrero 2da, 3ra, y 4ta. cuotas se debe pagar en el mes de mayo, agosto, y noviembre con los respectivos intereses

Fuente: Leyes Ecuador, Bolivia, Colombia y Perú
Elaboración propia

Tabla 20
Tasas relacionadas con la propiedad vehicular-Países de la Comunidad Andina

	ECUADOR	BOLIVIA	COLOMBIA	PERÚ
Concepto	Es una especie de tributo que se exige por la utilización o prestación de un servicio público	Es una especie de tributo que se exige por la utilización o prestación de un servicio público	Es una especie de tributo que se exige por la utilización o prestación de un servicio público	Es una especie de tributo que se exige por la utilización o prestación de un servicio público
Hecho generador	Por la utilización o prestación efectiva de un servicio público	Por la utilización o prestación efectiva de un servicio público	Por la utilización o prestación efectiva de un servicio público	Por la utilización o prestación efectiva de un servicio público
Tasas cobradas en la matrícula vehicular	1.- Tasa por revisión vehicular	1.- Tasa por revisión vehicular	1.- Tasa por revisión vehicular	1.- Tasa por revisión vehicular
	2- Tasa por matriculación vehicular de la Agencia Nacional de Tránsito ANT o Comisión de Tránsito CTE	2.- Tasa SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito)	2.- Tasa SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito)	2.- Tasa SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito)
	3- Tasa SPPAT (Sistema público para accidentes de tránsito).	N/A	N/A	N/A
	4- Tasa de aporte a la Junta de Beneficencia de Guayaquil (solo para vehículos matriculados en el Guayas)	N/A	N/A	N/A

Fuente: Leyes Ecuador, Bolivia, Colombia y Perú
 Elaboración propia

Tabla 21
Transferencia de dominio – Países de la Comunidad Andina

	ECUADOR	BOLIVIA	COLOMBIA	PERÚ
Impuesto	Ley de Creación de Fondo de Vialidad para la provincia de Loja: establece el Impuesto del 1% por compra de vehículo usado	El Reglamento del ITVA, Impuesto a la transferencia de vehículos automotores, según Decreto 2405 , establece el 3% sobre la base imponible	La Resolución 3275 : establece el 1% sobre la base imponible	N/A
Base Imponible	Se aplica del valor estipulado en el contrato ,no puede ser inferior al avalúo del vehículo registrado en el SRI	Se aplica sobre el valor de la compra venta	Se aplica sobre el valor de la compra venta	N/A
Procedimiento para el registro de traspaso	1.- Reconocimiento de firmas de comprador y vendedor ante un Notario	1.- Contrato de compra venta	1.- Formulario de solicitud de trámite y contrato de compra venta	N/A
	2.- Pago realizado por el comprador del impuesto 1%, en entidades financieras autorizadas	2.- Pago realizado por el vendedor del impuesto 3%, dentro de 10 días posteriores al traspaso	2.- Pago realizado por el vendedor del impuesto	N/A
	3.- El comprador solicitará que se registre el cambio de propietario del vehículo en la Dirección Nacional de Tránsito	3.- El comprador solicitará que se registre el cambio de propietario del vehículo	3.- El comprador solicitará que se registre el cambio de propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT	N/A

Fuente: Leyes Ecuador, Bolivia, Colombia y Perú
 Elaboración propia

5. Análisis comparado de la imposición vehicular en el Ecuador vs la imposición a predios urbanos

Ecuador es el único país que cuenta con varias imposiciones sobre la propiedad vehicular, los mismo que deben ser pagados obligatoriamente para poder legalizar la matriculación vehicular anual, produciendo así una carga fiscal apreciable que afecta a la economía de los propietarios de los vehículos.

A consecuencia de esta carga impositiva existen propietarios de vehículos que no cumplen con el pago puntual de los impuestos vehiculares, por ello al mes de abril del 2018 observamos valores pendientes de cobro que ascienden a USD 486,5 millones (entre capital e intereses).⁹⁶ A continuación presentamos gráficamente los valores pendientes de cobro.

Tabla 22
Valores pendientes de cobro



Deudas por impuestos vehiculares con cierre al 2 de abril del 2018. Fuente: SRI

Fuente y elaboración: SRI/ El Comercio

Con la ilustración anterior se puede esquematizar la realidad ecuatoriana frente a este impuesto. La fuerte carga tributaria que representa la imposición vehicular da lugar a que los propietarios de vehículos no realicen el pago oportunamente, ya sea por descuido, falta de recursos económicos, o cuestiones independientes.

Frente a esta realidad, se considera necesario comparar esta carga fiscal en relación a otros impuestos, en esta ocasión lo relacionaremos con el impuesto predial, para identificar la excesiva carga impositiva sobre el impuesto vehicular.

⁹⁶ El Comercio, *Pago de impuesto vehicular*, accedido 7 de 2018, <https://www.elcomercio.com/actualidad/millones-ecuador-morosos-impuestos-vehiculares.html>

Datos:

*VEHÍCULO

Año: 2015

Cilindraje: 2.000cc,

Avaluó: \$7.998,00

*VIVIENDA

Terreno: 110.06 m²

Construcción: 137.63 m²

Avaluó: \$79.255.13

En la tabla 23 se observa la imposición aplicada a un vehículo y un inmueble en base a los datos proporcionados.

Tabla 23
Carga fiscal de impuesto vehicular vs Impuesto predial

Ecuador			
IMPUESTO VEHICULAR		IMPUESTO PREDIAL	
Vehículo Hyundai Tucson año 2015, cilindraje de 2.000 cc.		Area de Terreno 110.06 metros cuadrados:	Avaluó \$8.004.87
		Area de construcción 137.63 metros cuadrados:	Avaluó \$68.365,55
		Valor Catastral Imponible	Valor \$81.222,17
AVALUO DEL VEHÍCULO	\$7,998.00	AVALUO DEL INMUEBLE	\$79,255.13
IMPUESTO A LA PROPIEDAD VEHICULAR (Nacional)	\$59.98	IMPUESTO A LOS PREDIOS URBANOS	\$21.62
IMPUESTO VEHICULOS (Seccional)	\$10.00	OBRAS EN EL DISTRITO	\$17.07
IMPUESTO AMBIENTAL	\$40.00	TASA DE SEGURIDAD CIUDADANA	\$12.00
TASA POR MATRICULACION VEHICULAR	\$36.00	CUERPO DE BOMBEROS QUITO	\$11.38
TASA POR SPPAT	\$26.74		
TASA POR REVISION VEHICULAR	\$33.88		
Total Impuesto Vehicular	\$206.60	Total Impuesto Predial	\$62.07

Fuente y elaboración propia

En la tabla 23 se determina que el valor calculado a pagar por el impuesto vehicular corresponde al valor de \$206.60 a diferencia del impuesto predial que es de \$62.07, lo que representa un incremento al impuesto vehicular del 30.04% en su valor a pagar en relación al impuesto predial, tomando de referencia que el vehículo tiene un avalúo de \$7.998,00, frente a \$79.255,13 que corresponde al avalúo de la vivienda.

A pesar de que tienen figuras tributarias diferentes se observa que una vivienda con 20 años de vida útil, un avalúo alto, que va incrementando su plusvalía con el pasar del tiempo, su impuesto a pagar resulta mínimo en comparación con el de un vehículo,

que tiene 5 años de vida útil, un avalúo inferior y un valor adquisitivo que se va perdiendo con el pasar del tiempo debido a las depreciaciones.

6. Doble imposición

Con respecto a la doble imposición es importante analizar algunas definiciones, puntos de vista de diversos tratadistas puesto que cada uno aporta con sus acepciones que fortalecen y dan claridad al tema investigado.

Para empezar nuestro análisis partiremos desde la estructura de un tributo y con ello nos referimos al objeto de imposición al ser conocido como la materia imponible del impuesto pues representa el hecho económico que refleja o manifiesta un determinado sujeto pasivo a través de los recursos económicos que posee y que son los que van a soportar la carga tributaria.⁹⁷ Para ello también es necesario recordar que el hecho imponible “es aquel presupuesto de hecho previsto en la ley que “determina y da origen a la obligación tributaria”.⁹⁸ Con lo antes enunciado nos encontramos ante una realidad económica prejurídica al referirnos al objeto de imposición puesto que este se da con independencia a la existencia de una ley, en cambio el hecho imponible necesita de una ley para que defina sus circunstancias y regule sus efectos. Ahora para que estas figuras analizadas se conecten es necesario que este hecho imponible tome aquel objeto económico del tributo, y para realizarlo necesita la promulgación de una ley tributaria determinada por el legislador.⁹⁹ Ante esta apreciación notamos que la duplicidad impositiva queda analizada desde el objeto imponible (materia imponible o hecho económico) y no desde el hecho imponible, puesto que la doble imposición se da si existe coincidencia en el objeto del tributo, con independencia de que haya o no en la articulación del hecho imponible. En este caso notamos que la doble imposición se presenta cuando dos o más figuras tributarias recaigan sobre un mismo objeto imponible.

También se tiene otras apreciaciones, por ejemplo para Falcón Tella la doble imposición se produce “cuando una misma manifestación de capacidad contributiva da lugar a varias obligaciones tributarias a cargo del mismo sujeto durante

⁹⁷ José Luis Pérez de Ayala y Miguel Pérez de Ayala Becerril, *Fundamentos de derecho tributario* (Madrid: Dickinson, 2015), 45.

⁹⁸ Ratti, “Tasas sobre actividades económicas. Problemas en la delimitación del hecho y base imponible”, 195.

⁹⁹ Pérez de Ayala y Pérez de Ayala Becerril, *Fundamentos de derecho tributario*, 48-9.

un mismo período o evento”.¹⁰⁰ Esta concepción ha sido fuente de discusión puesto que en la misma mantiene un elemento no esencial, el de la capacidad contributiva, que si vamos a la realidad por virtud de este mismo elemento un sujeto pasivo puede ser gravado más de una vez con diferentes impuestos por el mismo poder tributario, y con ello no se da la figura de doble imposición.¹⁰¹

La figura de la doble imposición es parte de nuestro sistema tributario puesto que tenemos varios entes con poder tributario, que nacen de nuestra legislación. Pues de esa manera lo manifiesta Martínez al definir que este fenómeno de la doble imposición se produce cuando, sobre una misma manifestación de riqueza, inciden varias figuras tributarias, con independencia que éstas vengan impuestas por el mismo ente con poder normativo en materia tributaria, por entes pertenecientes a distintos Estados, o por diversos entes con poder tributario, dentro de un mismo Estado.¹⁰²

También es definida como “el fenómeno a través del cual dos o más figuras tributarias, bien abierta, bien encubiertamente, recaigan sobre un mismo objeto imponible”.¹⁰³

Habrá doble imposición si ambos tributos recaen sobre el mismo objeto imponible (cuando la misma capacidad contributiva da lugar a varias obligaciones tributarias a cargo de un mismo sujeto durante un mismo periodo o evento).

Desde nuestra perspectiva y coincidimos con esta, la doble imposición es un tema de discusión puesto que conlleva diversos insumos que la caracterizan y representan la realidad de su origen, por ello luego de enunciar algunas definiciones enfocaremos nuestro punto de vista y para ello la definiremos como:

La aplicación por parte de dos o más estados de un impuesto similar, acerca de un mismo hecho imponible, sobre el mismo sujeto pasivo o contribuyente, en el mismo lapso. Condicionantes para la existencia de doble imposición son que en el caso concreto se vea involucrado el mismo sujeto pasivo, que haya unidad de objeto, de impuesto aplicado, de tiempo y diversidad de poderes tributarios.¹⁰⁴

Para desagregar la definición planteada en esta acepción enunciamos algunos puntos que a continuación vamos a desagregar independientemente. Consideramos los

¹⁰⁰ Ramón Falcón Tella, “*Análisis de la transparencia Tributaria*” (Madrid: IEF, 1984), 199.

¹⁰¹ César Montaña Galarza, *El Ecuador y los problemas de la doble imposición internacional*, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1999), 54.

¹⁰² Juan López Martínez, “La doble imposición interna en nuestro ordenamiento constitucional un problema de reparto del poder tributario”, en *Estudios sobre fiscalidad inmobiliaria y doble imposición interna*, coord. José Antonio Sánchez Galiana (Granada: Editorial Comares, 2000), 442.

¹⁰³ *Ibíd.*

¹⁰⁴ Montaña Galarza, *El Ecuador y los problemas*, 54.

siguientes elementos para estructurar su definición, sin que para ello sea necesario solo enfocarse en los sujetos pasivos o hechos generadores, sino en la concurrencia de cinco elementos que a continuación señalamos:

1. La existencia de dos o más potestades tributarias concurrentes
2. Imposición de dos (o más) tributos de idéntica o similar naturaleza
3. Identidad de Hechos generadores
4. Identidad de sujetos pasivos (al respecto es importante señalar que este elemento contiene ciertas variantes según se trate de doble imposición económica o jurídica)
5. Unidad temporal (referente al mismo periodo impositivo, en los impuestos periódicos o al mismo momento de causación, en los otros).¹⁰⁵

Con esto dejamos del precedente que para considerar la doble imposición será necesario fijarse en la existencia de dos o más potestades tributarias, imposición de dos o más tributos de idéntica o similar naturaleza, identidad de hechos generadores, identidad de sujetos pasivos y el mismo tiempo

6.1. Tipos de doble imposición

Existe dos tipos de clasificación: la doble imposición jurídica y la doble imposición económica. La primera hace referencia a la existencia de un mismo hecho generador dictado por una o más normas tributarias en un mismo espacio y tiempo determinado, obligando de esta forma a que el sujeto pasivo cancele dos veces por un mismo tributo.¹⁰⁶

También encontramos otra definición realizada por El Comité de asuntos Fiscales de la OCDE, en referencia a la doble imposición jurídica, pues el menciona que este fenómeno es “el resultado de que dos o más estados sometan a imposición un mismo concepto de renta obtenida por un mismo sujeto, por idénticos o similares

¹⁰⁵ Sandro Vallejo Aristizábal y Galo Maldonado López, *Los convenios para evitar la doble imposición* (Ecuador: Servicio de rentas internas, 2015), 46.

¹⁰⁶ Wilmer Coello y Otto Tamayo, “Estudio del Impuesto a los vehículos motorizados”, tesis de pregrado, Universidad Politécnica Salesiana, 2010, 16, <https://dspace.ups.edu.ec/handle/12345678910230>.

impuestos, y en igual período”.¹⁰⁷ En esta, se producen de manera simultánea las cinco circunstancias referidas anteriormente, en otros términos, corresponde a la figura típica de la doble imposición.

Por otra parte, la doble imposición económica se produce por la forma en que incide el poder tributario en una renta o beneficio sujeto a imposición durante un mismo período de tiempo que demanda de la existencia de dos normativas tributarias para un mismo hecho generador con la distinción que se aplica en varios sujetos pasivos. También se define a la doble imposición económica como aquella situación jurídica tributaria en la cual la misma fuente impositiva resulta gravada por dos (o más) impuestos idénticos o análogos en manos de personas diferentes.¹⁰⁸ Rigoberto Reyes Altamirano menciona que “podría definirla como la doble o la múltiple concurrencia entre los sujetos activos (internacionales o nacionales) de la relación fiscal, que tiene poder tributario al gravar simultáneamente la misma fuente o rama de actividad, producción, industria o de riqueza”.¹⁰⁹

A fin de evitar estas formas de doble imposición los países suelen estructurar convenios para beneficiar al contribuyente evitando el doble pago de un mismo impuesto y generando una cultura que no de paso a la evasión de impuestos.

6.2. Formas de evitar la doble imposición

Existen dos formas de evitar la doble imposición, por una parte, las asumidas por los administradores del tributo que son conocidas como medidas unilaterales y el segundo mecanismo que no será materia de estudio en esta investigación conocidos como los tratados internacionales.

“Las medidas unilaterales son aquellas establecidas por cada estado en ejercicio de su soberanía y reflejadas en la normativa interna, renunciando de manera expresa a determinada tributación reconocida en su legislación”.¹¹⁰ Las medidas unilaterales buscan evitar la doble imposición que percibe el sujeto pasivo por el establecimiento de tributos por uno o dos administradores del poder tributario dentro

¹⁰⁷ Aristizábal y López, *Los convenios para evitar la doble imposición*, 47.

¹⁰⁸ César Montaña Galarza, *Manual de Derecho Tributario Internacional* (Quito: Corporación Editorial Nacional, 2006), 119.

¹⁰⁹ Rigoberto Reyes Altamirano, *Diccionario de términos fiscales* (México, D.F.: Editores Unidos, 1998), 653.

¹¹⁰ Aristizábal y Maldonado, *Los convenios para evitar la doble imposición*, 47.

de un mismo nivel territorial. La medida cautelar que se adopta es suprimir una de las normativas que origina la doble imposición.

Para César Montaña, el problema de la doble imposición se solucionaría si “los disímiles ordenamientos jurídicos confluyeran en una sola posición”.¹¹¹

6.3. La doble imposición interna en Ecuador

El problema de la doble imposición interna se fundamenta cuando el Estado asume posiciones diferentes en cuanto a los criterios de atribución de potestad tributaria o poder tributario.¹¹² Para ello consideramos necesario empezar analizando el poder tributario para entender la figura que tenemos en nuestro país.

Como ya lo hemos mencionado, la potestad tributaria representa la manifestación de poder tributario que tiene el Estado, esta ha sido dada por la Constitución, al conferir y atribuir, que a través de ley sancionada, la Función Ejecutiva y la Asamblea Nacional puedan,¹¹³ establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos,¹¹⁴ igual figura se presenta en el Código Tributario,¹¹⁵ y este a la vez, define al poder tributario como aquel que por acto legislativo de órgano competente podrá establecer, modificar o extinguir tributos, sin que estas sean retroactivas y perjudiquen al contribuyente, de la misma forma hace referencia a que las tasas y contribuciones especiales se regularán y crearan de acuerdo a la ley.¹¹⁶

Con estos antecedentes apreciamos que surgen atribuciones de poder tributario, estas a su vez, dan nacimiento a las leyes orgánicas, cuya función es regular la “organización, competencias, facultades, y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados”,¹¹⁷ características que obedecen a las facultades legislativas y ejecutivas conferidas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.¹¹⁸

¹¹¹ *Ibíd.*, 261.

¹¹² César Montaña Galarza, “La interpretación en el derecho tributario andino de la tributación”, en *Memorias de las VI Jornadas Ecuatorianas de Derecho Tributario* (Cuenca: Instituto Ecuatoriano de Derecho Tributario, 2005), 260.

¹¹³ Ecuador, *Constitución de la República del Ecuador*, Registro oficial 449, 20 de octubre de 2008, art. 120, inc. 7.

¹¹⁴ *Ibíd.*, art. 301.

¹¹⁵ Ecuador, *Código Tributario*, Registro oficial 38, Suplemento, 14 de junio de 2005, art. 3.

¹¹⁶ Ecuador, *Constitución de la República*, art. 240.

¹¹⁷ *Ibíd.*, art., 133, num. 3.

¹¹⁸ *Ibíd.*, art., 240.

Por esta razón, la potestad tributaria para entes seccionales responde a exigencias de descentralización y autonomía política, administrativa y financiera que son conferidas a nivel constitucional¹¹⁹ y según los artículos 1 y 2 del Cootad son garantizadas y consideradas como objetivos en este código, a raíz de esto, se da origen a una descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias.¹²⁰

Al tener autonomía los Gobiernos autónomos descentralizados tienen derecho y capacidad efectiva de regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su total responsabilidad sin que por ello intervenga otro nivel de gobierno, siendo plenamente responsables y solidarios por su sector.¹²¹

Al referirnos al ejercicio de poder tributario, básicamente al de autonomía y suficiencia financiera, observamos que adolecen de la concreción necesaria, debido a un déficit de financiación estructural entre el Estado y los gobiernos autónomos descentralizados, al ser obligados los segundos, a través de competencias, a ejercer la potestad municipal que ocasiona un supuesto de doble imposición, ya sea en relación con los tributos estatales o con otras especies tributarias de orden local. Por ello se resalta que en nuestro ordenamiento jurídico el fenómeno de la doble imposición encuentra sus cimientos en la mayoría de los casos por su deficiente reparto de poder.¹²²

Por lo sugerido en la Constitución las municipalidades son autónomas, cuando nos referimos a su autonomía debemos desagregar que puede tratarse de autonomía política o jurídica, la primera consiste en que nace directamente de la voluntad popular, y es de esta, a la que se refiere la Constitución, y la segunda, es decir la jurídica, está relacionada con el poder de crearse un orden jurídico propio (circunscripto o subordinado), dentro de esta esfera institucional, ya sea municipal o provincial. En el caso concreto de la municipal esta ha sido elegida por voluntad popular y legisla para los habitantes a través de ordenanzas, incluso puede crear impuestos por la soberanía otorgada.¹²³

¹¹⁹ *Ibíd.*, art. 238.

¹²⁰ Ecuador, *Código Orgánico de Organización Territorial*, Registro oficial 303, Suplemento, 19 de octubre de 2010, art. 1.

¹²¹ *Ibíd.*, art. 5.

¹²² López Martínez, “La doble imposición interna”, 463.

¹²³ Rodolfo R. Spisso, “El supuesto poder tributario delegado de las municipalidades”, en *Impuestos, doctrinas fundamentales 1942* (Buenos Aires: Editorial La Ley, 2002), 251.

Con ello reflexionamos que la Constitución mantiene la creación de leyes generales de interés común pero a la vez otorga atribuciones a los Gobiernos autónomos descentralizados por la autonomía asignada, sin que por ello estos se vean afectados, ni tampoco se reduzcan sus atribuciones otorgadas.¹²⁴ Ante esta realidad observamos que la potestad tributaria es ejercida por delegación, puesto que la misma ley lo ejecuta en el caso de los impuestos.

Por lo tanto, al facultar a los Gobiernos autónomos descentralizados municipales competencias exclusivas como la creación, modificación o supresión de tasas y contribuciones a través de ordenanzas¹²⁵ observamos el cumplimiento del principio de reserva de ley, al ser obligatorio para todos los impuestos, puesto que ninguno puede escapar de su acatamiento, debido a que está referido a la determinación del objeto imponible, sujetos, cuantía y determinación del tributos, exenciones deducciones, reclamos, recursos, entre otras reservadas a la ley según lo refiere el Código tributario,¹²⁶ y de la misma forma sucede con las tasas o contribuciones especiales de mejora.

Con los antecedentes antes expuestos, resaltamos el caso de Ecuador, al ser un país unitario, pero a la vez descentralizado, eso gracias a las competencias otorgadas por la Constitución a los organismos seccionales, tales atribuciones han ocasionado la presencia de doble imposición interna. Debido a que los ordenamientos jurídicos no mantienen una sola posición, no se puede adoptar una forma pura y rígida en cuando a los criterios emitidos por cada nivel de gobierno, sino que ordinariamente interfieren unos con otros, es decir “los países muestran sistemas difusos que son producto de la mezcla de elementos de uno y otro criterio de atribución de potestad tributaria”.¹²⁷

Por ello concluimos que el problema de la doble imposición se resolvería si los ordenamientos jurídicos influyeran en una sola posición, y a pesar de tener atribuciones de potestad tributaria, se precautelaría no intervenir entre ellos, o mezclar elementos de una u otra forma de gobierno, debido a su potestad. Esta armonización de criterios, es a la que se debe llegar a nivel seccional, para prevenir o evitar problemas de doble imposición.

¹²⁴ Ecuador, *Constitución de la República*, art. 132.

¹²⁵ *Ibíd.*, art. 264.

¹²⁶ Ecuador, *Código Tributario*, Registro Oficial Suplemento 38, 14 de junio de 2005, art. 4.

¹²⁷ Montaña Galarza, *El Ecuador y los problemas*, 50.

6.4. Análisis de la doble imposición a la propiedad vehicular en Ecuador

A pesar que la doble imposición es propia del derecho tributario internacional, nos encontramos en la realidad nacional de nuestro país en la que apreciamos una doble imposición a nivel de impuesto nacional vs impuesto municipal, a continuación, empezaremos analizando las figuras tributarias que se presentan en este impuesto a nivel nacional y seccional, para luego continuar con el análisis de la doble imposición que se da en estas figuras tributarias.

En nuestro país la propiedad vehicular está regulada tanto por la Ley de Reforma Tributaria 2001-41, publicada en el Registro Oficial Suplemento 325, de 14 de mayo de 2001; así también por el Código Orgánico de Organización Territorial (Cootad) 2010- 0, publicada en el Registro Oficial Suplemento 303, de 19 de octubre de 2010, en estos cuerpos normativos observamos la regulación a escalas nacional y seccional.

La tabla 24 presenta un cuadro comparativo en el que se relacionan el Impuesto Anual sobre la Propiedad de los Vehículos Motorizados en calidad de impuesto nacional y el Impuesto a los Vehículos como impuesto seccional.

Tabla 24
Relación jurídica tributaria en materia de impuesto a la propiedad vehicular

Aspectos sustanciales y formales	LEY DE REFORMA TRIBUTARIA	COOTAD
Objeto de impuesto	La propiedad anual sobre la propiedad de vehículos motorizados (art. 1).	Propiedad del vehículo (art. 538).
Aspectos sustanciales		
Hecho generador	Impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados (art. 1).	Impuesto a los vehículos (art. 538).
Sujeto activo	Estado- Administra el SRI (art. 2).	GAD (art. 542).
Sujeto pasivo	Los propietarios de vehículos (art. 3).	Propietario de vehículo (art. 538).
Base imponible	Avaluó de los vehículos que consten en la base de datos del SRI (art. 4).	Avaluó de los vehículos que constan en el SRI y organismo de tránsito correspondientes (art. 539).
Tarifa	Se aplica en base a tabla establecida por el SRI (art. 5).	Tabla regulada por ordenanza municipal (art. 539).
Deducciones	Contempla rebajas y rebajas especiales (arts. 7 y 9).	No contempla
Exenciones	Vehículos de entidades y organismos del Sector Público, los de servicio público de pasajeros y taxis legalmente	Vehículos de miembros del cuerpo diplomático y consular, organismos internacionales, Cruz roja ecuatoriana, Cuerpo de

	constituidos, Cruz roja ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer (Solca)- y Junta de Beneficencia de Guayaquil, los que estén en tránsito (art. 6).	bomberos, lo que estén en tránsito, personas con discapacidad (Ley de discapacidades) (art. 541).
Aspectos formales		
Plazos	Anual (art. 1).	Anual (art. 538).
Lugar de pago	No específica, solo previo a la matriculación (art. 10).	Cantón donde este registrado el vehículo (art. 542).
Determinación (valor) del impuesto y cobro	En base a información que sobre los precios de venta al público, incluido impuestos, presentarán hasta el 30 de noviembre del año anterior los fabricantes y los importadores de vehículos, Considerando depreciaciones (20%) y valor residual no menor al (10%), datos de importación, año de fabricación, etc. (art. 4).	Tabla regulada por ordenanza municipal (art. 540).

Fuente: Ley de Reforma Tributaria¹²⁸ y Cootad¹²⁹

Elaboración propia

En lo referente a la relación jurídica, en el cuadro antes expuesto podemos observar la siguiente figura tributaria en materia vehicular.

El objeto de este impuesto a escala nacional es la propiedad anual sobre la propiedad de vehículos motorizados y a nivel seccional la propiedad del vehículo.

En cuanto a los aspectos sustanciales, observamos que se da el presupuesto de hecho establecido por la ley que da origen a la obligación tributaria, es decir, el hecho generador, al nacer de cuerpos normativos distintos, pero de igual denominación, en este caso tenemos el mismo hecho generador, un impuesto a la propiedad vehicular.

En relación a los sujetos, el sujeto activo del primero es el Estado, pero administrado por el Servicio de Rentas Internas, y el segundo es el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano, según se disponga. Refiriéndonos a los sujetos pasivos en ambos casos están coinciden con el propietario del vehículo.

La Base Imponible a nivel nacional y seccional dependerá del avalúo de los vehículos que consten en la base de datos del Servicio de Rentas Internas, en el segundo también en el organismo de tránsito correspondiente.

¹²⁸ Ecuador, *Ley de Reforma Tributaria*, Registro Oficial Suplemento 325, 14 de mayo del 2001, arts., 1-10.

¹²⁹ Ecuador, *Código Orgánico de Organización Territorial*, arts. 538-42.

En cuanto a la tarifa se aplica en base a la tabla establecida por el SRI a escala nacional y en base a la tabla regulada por la ordenanza a nivel municipal.

Las deducciones en este impuesto a nivel nacional se consideran rebajas y rebajas especiales, a nivel seccional no hay ninguna contemplación.

Las exenciones coinciden en algunas exenciones en cuanto a entidades y organismos del sector público, Cruz roja ecuatoriana y los que estén en tránsito por el país, pero también hay algunas variaciones en algunos casos por ejemplo a nivel nacional se contempla los de servicio público de pasajeros y taxis legalmente constituidos, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer -SOLCA- y Junta de Beneficencia de Guayaquil, en cuanto a nivel seccional tenemos los vehículos de miembros del cuerpo diplomático y consular, organismos internacionales, Cuerpo de bomberos, personas con discapacidad (Ley discapacidades).

En cuanto a los aspectos formales, los plazos para el pago en ambos impuestos es anual, en cuanto al lugar de pago a nivel nacional no especifica, en cambio a nivel seccional se realizará en el Cantón donde este registrado el vehículo, finalmente el valor del impuesto y cobro obedece a nivel nacional a la información sobre los precios de venta al público por parte de los fabricantes, considerando depreciaciones, datos de importación y fabricación, etc., en cuanto a escala seccional se rige a la tabla regulada por la ordenanza municipal.

Después del análisis efectuado, vamos a realizar el análisis sobre la doble imposición en el caso ecuatoriano tomado como referencia un impuesto nacional y seccional, y con motivo de esta investigación se trata del Impuesto a la Propiedad Vehicular, y como ya lo hemos analizado previamente en cuanto a sus aspectos sustanciales y formales a continuación, presentamos un cuadro comparativo basado en los cinco puntos claves para determinar la doble imposición como figura tributaria.

Tabla 25
Doble imposición en Ecuador

Parámetros de: DOBLE IMPOSICIÓN	Ley de Reforma tributaria	Cootad
1. La existencia de dos o más potestades tributarias concurrentes	Estado - Administra el SRI (art. 2).	GAD (art. 542).
2. Imposición de dos (o más) tributos de idéntica naturaleza	Impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados (art. 1).	Impuesto a los vehículos (art. 538).
3. Identidad de hechos generadores	La propiedad anual sobre la propiedad de vehículos motorizados (art. 1).	Propiedad del vehículo (art. 538).
4. Identidad de sujetos pasivos (imposición económica y jurídica)	Los propietarios de vehículos (art. 3).	Propietario de vehículo (art. 538).
5. Unidad temporal (mismo periodo)	Anual (art. 1).	Anual (art. 538).

Fuente y elaboración propias (2018)

Como ya se analizó previamente, para que se configure la doble imposición vamos a partir de cinco puntos específicos que consideramos importantes para determinar la doble imposición, en el Impuesto a los Vehículos, en el caso ecuatoriano.

1. La existencia de dos o más figuras tributarias se da porque en la Constitución mantiene la creación de leyes generales de interés común pero a la vez otorga atribuciones a los Gobiernos autónomos descentralizados municipales, en este caso observamos que la potestad tributaria es ejercida por delegación lo cual confirma la figura de existencia de dos figuras tributarias, la primera es ejercida por el Estado pero Administrada por el Servicio de Rentas Internas y la segunda por el Gobierno Autónomo Descentralizado.
2. Imposición de dos tributos de idéntica naturaleza se verifica puesto que a nivel nacional tenemos el Impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados y a nivel seccional Impuesto a los vehículos.
3. Identidad de hechos generadores, al ser este el presupuesto de hecho que da origen a la obligación tributaria en los dos casos es la propiedad del vehículo.
4. Identidad del sujeto pasivo coinciden en que es el propietario del vehículo.
5. Unidad temporal, en los dos casos se da en el mismo tiempo, es decir, el periodo es anual.

La mayoría de problemas de doble imposición encontramos en la legislación interna, tanto a nivel nacional como seccional, puesto que la ley es una norma de mayor jerarquía a diferencia de la ordenanza, por ello las últimas siempre tendrán que acatar las disposiciones de la primera, de ahí nace el deber de los legisladores de prevenir la doble tributación a través de métodos que eviten tal situación. Otra opción sería que la propia ordenanza, es decir a nivel seccional permita evitar la doble imposición a través de la aplicación de métodos que no den paso a la doble imposición, y tampoco comprometan la potestad tributaria de las mismas, para exigir el pago de tributos.

6.5. Análisis de la doble imposición en los países de la Comunidad Andina

Luego de analizar las diferentes figuras tributarias, se observan puntos específicos en cuanto a la configuración del poder tributario en cada país de la Comunidad Andina, lo que nos ha permitido estructurar el siguiente cuadro, para identificar la relación de Colombia, Perú y Bolivia frente a la realidad de Ecuador, en lo referente a la doble imposición.

A continuación, se presenta el cuadro comparativo de los países de la Comunidad Andina en relación a la doble imposición.

Tabla 26
Doble imposición en los países de la Comunidad Andina

Parámetros de: DOBLE IMPOSICIÓN	ECUADOR		BOLIVIA	COLOMBIA	PERÚ
	Ley de reforma Tributaria	Cootad	Ley 843	Ley 488	Ley de tributación municipal
Objeto de impuesto	La propiedad anual sobre la propiedad de vehículos motorizados (art. 1)	Propiedad del vehículo (art. 538)	Impuesto anual a los vehículos automotores	Impuesto sobre los vehículos automotores	Impuesto al patrimonio automotriz
1. La existencia de dos o más potestades tributarias concurrentes	Estado-Administra el SRI (art. 2)	GAD (art. 542)	N/A	N/A	N/A
2. Imposición de dos (o más) tributos de idéntica naturaleza	Impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados (art. 1)	Impuesto a los vehículos (art. 538)	N/A	N/A	N/A

3. Identidad de hechos generadores	La propiedad anual sobre la propiedad de vehículos motorizados (art. 1)	Propiedad del vehículo (art. 538)	N/A	N/A	N/A
4. Identidad de sujetos pasivos (imposición económica y jurídica)	Los propietarios de vehículos (art. 3)	Propietario de vehículo (art. 538)	N/A	N/A	N/A
5. Unidad temporal (mismo periodo)	Anual (art. 1)	Anual (art. 538)	N/A	N/A	N/A

Fuente y elaboración propias

En la tabla 26 se observa la realidad de los países de la Comunidad Andina, enfocados en la línea de investigación que es determinar la doble imposición, para su análisis nos basaremos en cinco puntos específicos.

Primero en referencia a la existencia de dos o más potestades tributarias concurrentes, en el caso ecuatoriano, presenta doble imposición, y en los casos de Colombia, Perú y Bolivia este impuesto es regulado por los municipios.

Segundo, con respecto a la imposición de dos (o más) tributos de idéntica naturaleza, en Colombia, Perú y Bolivia no se ha identificado tal figura, por lo que Ecuador sería el único país que mantiene tal condición.

Tercero, identidad de hechos generadores, en relación a los países analizados, todos mantienen la misma figura tributaria, y al tener una ley que regula el impuesto a los vehículos no presentan doble imposición, a diferencia de Ecuador.

Cuarto, identidad de sujetos pasivos, en todos los países el sujeto pasivo es el propietario del vehículo, sin olvidar que en el caso ecuatoriano es el mismo sujeto a nivel seccional como nacional.

Quinto, unidad temporal, en los casos analizados el periodo es anual, resaltando la misma condición de Ecuador tanto a nivel nacional como seccional.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

1. Los gravámenes que inciden sobre la propiedad vehicular en Ecuador son a nivel nacional el Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y el Impuesto por la transferencia de dominio vehicular, y a nivel seccional el Impuesto a los vehículos y tasas.

2. Los gravámenes que inciden en la propiedad vehicular en los países de la Comunidad Andina son: Bolivia, tiene a nivel municipal el Impuesto a la propiedad de Vehículos Automotores, tasas, y transferencias de dominio; en Colombia tenemos el Impuesto Sobre Vehículos Automotores, tasas y transferencias de dominio; y en Perú el Impuesto al Patrimonio Automotriz y tasas.

3. Ecuador es el único país de la Comunidad Andina que cuenta con Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), fue creado como un impuesto ambiental aplicado a los vehículos que por su cilindraje y antigüedad resultan perjudiciales para el medio ambiente, que nació bajo el argumento o principio básico ambiental de “quien más contamina más debe pagar” sin embargo se puede determinar que este impuesto fue creado con el objetivo de recaudación fiscal y no de mejorar el medio ambiente, ya que desde el 2012 que entró en vigencia no se ha observado ninguna acción para mejorar el medio ambiente y que además los vehículos de transporte público que son los que más emiten gases contaminantes se encuentran exentos de este impuesto.

4. Los valores recaudados por impuesto vehicular en el Ecuador a nivel nacional son utilizados para la realización de gastos corrientes, salarios de servidores públicos, infraestructura, educación y salud, y los recaudados a nivel seccional son invertidos en obras de vialidad, que incluye mantenimiento de calles, puentes, iluminación y señalización, de forma equitativa y solidaria de acuerdo a sus circunscripciones territoriales.

5. En el tema de Imposición vehicular, Perú es el país que tiene la menor carga tributaria entre los países analizados, ya que este impuesto se paga únicamente durante los primeros tres años, después de realizar la inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular, tal como lo menciona el hecho generador de esta Ley.

6. La existencia de dos o más figuras tributarias se da porque la Constitución mantiene la creación de leyes generales de interés común pero a la vez otorga atribuciones a los Gobiernos autónomos descentralizados municipales, en este caso observamos que la potestad tributaria es ejercida por delegación lo cual confirma la existencia de dos figuras tributarias, la primera es ejercida por el Estado pero Administrada por el Servicio de Rentas Internas y la segunda por el Gobierno Autónomo Descentralizado.

7. En el caso ecuatoriano observamos la doble imposición a nivel nacional en el Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados y a nivel seccional en el Impuesto a los vehículos, basándonos en cinco puntos específicos que determinan la doble imposición vehicular, primero la existencia de dos potestades tributarias concurrentes, la nacional y seccional, segundo se identifica dos tributos de idéntica naturaleza, tercero los hechos generadores son los mismos, es decir, la propiedad del vehículo, cuarto los sujetos pasivos son los propietarios, y quinto la unidad temporal está representada anualmente en los dos casos.

8. En los países de la Comunidad Andina no encontramos similitudes que apliquen para doble imposición puesto que al tratarse de un impuesto a la propiedad vehicular que está regulado a nivel seccional, no presenta tributos de igual naturaleza, ni tampoco figuras tributarias o sujetos pasivos similares, y no es aplicado en el mismo tiempo que otro impuesto. Por lo que se deja constancia que no existe la doble imposición en los países de la Comunidad Andina.

Recomendaciones

1. Del estudio realizado a la Imposición Vehicular en el Ecuador se podría recomendar que se analice la factibilidad de que se derogue la normativa que duplica la carga tributaria de los contribuyentes, tomando en consideración, el marco legal que menos perjudique a la administración del Sujeto Activo.

2. Desde mi apreciación se debería mantener el Impuesto seccional ya que los valores recaudados por Imposición Vehicular son invertidos en obras de vialidad, mantenimiento de calles, puentes, iluminación, señalización. Y eliminar del Impuesto Estatal cuyo valor recaudado por Imposición Vehicular es destinado para la realización de gastos corrientes. Además, vemos que el Estado se beneficia de la recaudación de

otros impuestos relacionados con los vehículos, tal como se puede observar en el siguiente cuadro:

Tabla 27
Recaudación impuestos relacionados con los vehículos año 2017

2 % IMPUESTO A LOS VEHICULOS(DEF.NACION)	1,126
1% COMPRA DE VEHICULOS USADOS	21,396,792
ICE-VEH MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000 SENAE	37,352
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 70.000 SENAE	8,004
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 60.000 HASTA USD 70.000 SENAE	226
ICE-VEH MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000 SENAE	37,352
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20000 USD	21,845,758
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20000 USD SENAE	807,719
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 40.000 HASTA 50.000	3,195,386
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 40.000 HASTA 50.000 SENAE	166,557
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 60.000 HASTA 70.000 SENAE	6,664
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 70.000	3,423
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 70.000 SENAE	30,065
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANS. TERRESTRE - 3.5	1,081
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000	22,531,049
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS PVP ENTRE 30000 Y 40000	13,597,228
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS PVP ENTRE 30000 Y 40000 SENAE	281,691
TOTALES	83,947,471

Fuente: SRI
Elaboración propia

3. Por ello concluimos que el problema de la doble imposición se resolvería si los ordenamientos jurídicos influyeran en una sola posición, y a pesar de tener atribuciones de potestad tributaria, se precautelaría no intervenir entre ellos, o mezclar elementos de una u otra forma de gobierno, debido a su potestad. Esta armonización de criterios, es a la que se debe llegar a nivel seccional, para prevenir o evitar problemas de doble imposición.

4. Finalmente, se recomienda dar continuidad a esta línea de investigación, a fin de que se pueda estructurar formas de evitar la doble imposición interna.

Bibliografía

- Blacio Aguirre, Robert. “El tributo en el Ecuador”, *Revista de la Facultad de Derecho de México* 61, n.º 255 (2012): 201-15.
<http://revistas.unam.mx/index.php/rfdm/article/view/30250>.
- Bolivia. *Constitución Política del Estado de Bolivia*. 7 de febrero de 2009.
- . *Código Tributario Boliviano*, Ley 2492, 2 de agosto de 2003.
- . *Decreto Supremo 24205. Reglamento del impuesto a la propiedad de vehículos automotores*. 23 de diciembre de 1995.
- . *Decreto Supremo 24.074/95-Reglamento del Impuesto Municipal a las Bolivia, Transferencias de Inmuebles y Vehículos Automotores (IMT)*.
- . *Ley de clasificación y definición de impuestos y de regulación para la creación y/o modificación de impuestos de dominio de los Gobiernos Autónomos*, 14 de julio de 2011.
- . *Ley del Presupuesto General del Estado - Gestión 2013*. Ley 317. 11 de diciembre de 2012.
- . *Ley de Gobiernos Autónomos Municipales*. Ley 482. 9 de enero de 2014.
- . *Ley de Reforma Tributaria. Impuesto a la propiedad de vehículos automotores*. Ley 843 y sus modificaciones (texto ordenado en 1995).
- Cabanellas de Torres, Guillermo. *Diccionario jurídico elemental*. Buenos Aires: Editorial Heliasta S.R.I., 2003.
- Castro Cobo, María José. “Investigación de la legalidad y cumplimiento tributario en la compra venta de vehículos usados en el Ecuador”. Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2014. <https://docplayer.es/18141282-Universidad-andina-simon-bolivar-sede-ecuador.html>.
- Coello, Wilmer, y Otto Tamayo, “Estudio del Impuesto a los Vehículos Motorizados con el propósito de verificar la existencia de una doble imposición establecida por diferentes entidades en el Ecuador”. Tesis de Grado, Universidad Politécnica Salesiana, Cuenca, 2010. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/10230>.
- Colombia. *Constitución Política de Colombia*. 1 de enero de 1800.
- . *Estatuto Tributario Colombiano*. Decreto 624 de 1989. 30 de marzo.

- . *Decreto 352. Por el cual se compila y actualiza la normativa sustantiva tributaria vigente, incluyendo las modificaciones generadas por la aplicación de nuevas normas nacionales que se deban aplicar a los tributos del Distrito Capital, y las generadas por acuerdos del orden distrital. 2002.*
- . Congreso de la República de Colombia. *Ley 44 de 1990* “por el cual se dictan normas sobre catastro e impuestos sobre la propiedad raíz, se dictan otras disposiciones de carácter tributario, y se conceden unas facultades extraordinarias”. 18 de diciembre. [http://www.catastrolatino.org/documentos/foros_tematicos_IGAC/foro%20I/legislacion/adjuntos%20colombia/LEY_44_1990\[1\].pdf](http://www.catastrolatino.org/documentos/foros_tematicos_IGAC/foro%20I/legislacion/adjuntos%20colombia/LEY_44_1990[1].pdf)
- . Congreso de Colombia. *Ley 488 de 1998*. “Impuesto sobre vehículos automotores”. <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/co/co049es.pdf>.
- . Congreso de Colombia. *Ley 633 de 2000*. “por la cual se expiden normas en materia tributaria, se dictan disposiciones sobre el tratamiento a los fondos obligatorios para la vivienda de interés social y se introducen normas para fortalecer las finanzas de la Rama Judicial”. 29 de diciembre.
- . Ministerio de Transporte. Resolución 004775 de 2009. 1 de octubre. “Por el cual Manual de trámites para el registro o matrícula de vehículos automotores y no automotores en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”.
- . Ministerio de Transporte. Resolución 005476. 30 de noviembre de 2017. “Por el cual se establece la base gravable de los Vehículos Automotores para la vigencia fiscal 2018”.
- Correolegal.com.ec. “Correo Legal n.º 14”. *Tributario Contable*. Compilado y editado por Pudeleco. Del 18 al 29 de marzo de 2002. Accedido 10 de noviembre de 2018. <http://www.correolegal.com.ec/docs/clegal/cl0014.pdf>.
- Cuestas J., y S. Góngora. 2007-2012. “Análisis crítico de la recaudación y composición tributaria en Ecuador 2007-2012”. *Revista de la EPN* 34, n.º 1 (2014): 1-10.
- De Cesare, Claudia M., y José Francisco Lazo Marín. *Impuestos a los patrimonios en América Latina*. Santiago de Chile: Cepal, 2008.
- Delgado Perea, Alejandro. “El rompecabezas tributario en la Constitución Colombiana”. *Revista de Derecho Fiscal*, n.º 9 (2016): 95-109.
- Díez-Picazo, Luis, y Antonio Gullón. *Sistema de Derecho Civil*, vol. 1. Madrid: Tecnos, 2001.

- EConcept AEI. *El sector de vehículos en Colombia: Características y propuestas de mejora a su régimen impositivo*. Bogotá: EConcept AEI, 2016. <http://www.andemos.org/wp-content/uploads/2016/11/Econcept-Estudio.pdf>.
- Ecuador. *Código Civil*. Registro Oficial Suplemento 46. 24 de junio de 2005.
- . *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Registro Oficial Suplemento 303. 19 de octubre de 2010.
- . *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas*. Registro Oficial Suplemento 306. 22 de octubre de 2010.
- . *Código Tributario*. Registro oficial Suplemento 38. 14 de junio de 2005.
- . *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449. 20 de octubre de 2008.
- . Corte Constitucional de Ecuador. *Sentencia Interpretativa 002-SI-CC*. Quito D. M., 10 de diciembre de 2008. Registro Oficial Suplemento 487. 12 de diciembre de 2008.
- . *Decreto Ejecutivo 2085. Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados*. Registro Oficial 460. 23 de noviembre de 2001.
- . *Ley de Fomento Ambiental y Optimización Ingresos del Estado, Verde*. Registro Oficial Suplemento 583. 24 de noviembre de 2011.
- . *Ley de Reforma Tributaria No. 2001-41*. Registro Oficial Suplemento 325. 14 de mayo del 2001.
- . *Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, LRTI*. Registro Oficial Suplemento 463. 17 de noviembre de 2004. Última modificación del 21 de agosto de 2018.
- . *Reglamento a la Ley del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados*. Registro Oficial 460. 23 de noviembre de 2001.
- . *Reglamento a Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. Registro Oficial Suplemento 731. 25 de junio de 2012.
- . *Resolución SRI-111*. Registro Oficial Suplemento 946. 16 de febrero de 2017.
- Erazo G., Estefanía Daniela. “Evolución histórica de las principales regulaciones constitucionales y legales del régimen tributario en el Ecuador”. Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2012. <http://hdl.handle.net/10644/3072>.

- Escribano, Francisco. “El impuesto sobre el patrimonio” En *Curso de derecho tributario, parte esencial*, 2.^a ed. 535-564. Editor por Fernando Pérez Royo. Madrid: Tecnos, 2008.
- Falcón Tella, Ramón. *Análisis de la transparencia tributaria*. Madrid: IEF, 1984.
- Fernández, José. “El Patrimonio como materia impositiva”. En *Aspectos Generales de la Imposición al Patrimonio*. Editado por Jaime Ross Bravo. Santo Domingo: s. ed., 1980.
- Fonrouge, Carlos Giuliani. *Derecho financiero*. Buenos Aires: Depalma, 1970.
- Gallego G., Juan Carlos. “La enseñanza del derecho tributario en las facultades de derecho”. *Revista de derecho fiscal*, n.º 4 (2011): 107-11. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/fiscal/article/download/2720/2365/>.
- Hernández Enríquez, Virgilio. “COOTAD: un paso en la construcción de la equidad”. En *Cootad. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados 2011.
- Insuasty, Esteban. “Propuesta de Plan Estratégico Gerencial para el Consorcio de Gestión Tributaria ‘GIT’ en la ciudad Pasto”. 2015. <http://www.andi.com.co/Documents/20150317%20informe%20del%20sector%20automotor%20a%20febrero%202015.pdf>.
- Iturralde Dávalos, Felipe. *Manual de Tributación Municipal*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 1996.
- López Martínez Juan. “La doble imposición interna en nuestro ordenamiento constitucional: Un problema de reparto de poder tributario”. En *Estudios sobre fiscalidad inmobiliaria y doble imposición interna*, 437-64. Editado por José Sánchez Galiana. Granada: Comares, 2000.
- Malamud, Andrés. “Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional”. *Norteamérica* 6, n.º 2 (julio-diciembre de 2011): 219-49.
- Mersan, Carlos A. *Derecho tributario*, 8.^a ed. Asunción: Litocolor, 1997.
- Mijangos Borja María de Luz. “Conceptos generales del derecho financiero”. En *Panorama del derecho mexicano: Derecho financiero*. Dirigido por Beatriz Dolores Bonifaz Chapoy. Ciudad de México: UNAM, s.f.
- Mogrovejo, Juan Carlos. *El poder tributario municipal en el Ecuador*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador / Abya-Yala / Corporación Editora Nacional, 2002.

- Montaño Galarza, César, y Juan Carlos Mogrovejo Jaramillo. *Derecho Tributario Municipal Ecuatoriano: Fundamentos y práctica*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador / Corporación Editora Nacional, 2014.
- Morales Quirós, José Adolfo. *Elementos del derecho tributario*. Quito: Editorial Ecuador, 2002.
- Patiño Ledesma, Rodrigo. “Memorias de las IX Jornadas Ecuatorianas de Derecho Tributario. Nuevo Régimen Constitucional Ecuatoriano”. 2018.
- Paz, Juan J., y Miño Cepeda. *Historia de los impuestos en Ecuador: Visión sobre el régimen impositivo en la historia económica Nacional*. Quito: PUCE-THE, 2015.
- Pérez de Ayala, José Luis, y Miguel Pérez de Ayala Becerril. *Fundamentos de derecho tributario*. Madrid: Dikinson, 2015.
- Pérez Royo, Ignacio. “Los impuestos municipales”. En *Curso de derecho tributario, parte esencial*, 2.^a ed., 925-984. Madrid: Tecnos, 2008.
- Perú. *Constitución Política del Perú de 1993*.
- Plazas Vega, Mauricio. “Relación entre el derecho de hacienda pública y el derecho tributario: Diversas Clasificaciones del Derecho Tributario”. *Revista de derecho fiscal* 4, n.º 1 (2008): 81-106. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/fiscal/article/view/2719/2364>.
- . *Código Tributario*. Expedido por Decreto Legislativo n.º 816. Norma XV.
- . *Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal*. Decreto Supremo n.º 156-2004-EF.
- . *Dictan normas referidas a la aplicación del Impuesto al Patrimonio Vehicular por parte de la Administración Municipal*. Decreto Supremo n.º 22-94-EF.
- . *Ley Marco del Sistema Tributario Nacional*. Decreto Legislativo 771. 30 de diciembre de 1993.
- . *Ley de Tributación Municipal*. Decreto Legislativo n.º 776. 1993, y modificaciones que incluye la Ley 27.305/00.
- Poveda Blanco, Francisco. *Los impuestos municipales*, 2.^a ed. Madrid: Tecnos, 2002.
- Queralt, Juan Martín, Carmelo Lozano Serrano, y Francisco Poveda Blanco. *Derecho tributario*, 13.^a ed. Navarra: Araznadi, 2008.
- Ramírez Álvarez, José, Diana Carvajal, y Marx Carrasco. “Historia de la tributación en Ecuador: Cambios sociales y organizacionales”. En *Una nueva política*

- fiscal para el Buen Vivir. La equidad como soporte del pacto fiscal*, 157-218. Quito: Abya-Yala, 2012.
- Ratti, Gerardo. *Derecho Tributario Provincial y Municipal, Tasas sobre Actividades Económicas: Problemas en la delimitación del hecho y la base imponible*. Buenos Aires: editorial Ad Hoc., 2014.
- Real Academia Española. *Diccionario de la lengua española*. Accedido 15 de mayo de 2019, párr. 1. <https://dle.rae.es/?id=bRQbJnd>.
- Reyes Altamirano, Rigoberto. *Diccionario de términos fiscales*. México, D.F.: Editores Unidos, 1998.
- Ross Bravo, Jaime. *Aspectos Generales de la Imposición al Patrimonio*. Santo Domingo: s.ed., 1980.
- Saccone, Mario Augusto. *Manual de derecho tributario*. Buenos Aires: La Ley, 2002.
- Saldaña Magallanes, Alejandro A. *Curso elemental de derecho tributario: Lecciones básicas sobre sus aspectos esenciales*. México, D.F.: Isef, 2005.
- Salgado Peñaherra, Germánico. *El grupo andino de hoy: Eslabón hacia la integración de Sudamérica*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 1998.
- Sánchez Galán, Javier. “Patrimonio”. *Economipedia, haciendo fácil la economía*. Accedido 10 de mayo de 2019, párr. 4. <https://economipedia.com/definiciones/patrimonio.html> (web desaparecida).
- Schidel, Angel. “Concepto y especies de tributo”. En *Tratado de Tributación*. Editado por H. García Belsunce. Buenos Aires: Astrea, 2003.
- Simone Lasso, Carmen. “La equidad tributaria en el Ecuador”. En *XI Jornadas Ecuatorianas de Derecho Tributario*. 2010. [http://www.iedt.org.ec/images/jornada sec/5.pdf](http://www.iedt.org.ec/images/jornada%20sec/5.pdf).
- Solíz Carrión, Doris. “El Cootad y el nuevo horizonte político”. Presentación. En *Cootad. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados 2011.
- Suing Nagua, José. *Derecho Municipal y Legislación Ambiental*. Loja: Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, 2002.
- . *Gobiernos Autónomos Descentralizados*. Quito: Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, 2010.

- Terán C., José Antonio. “Banco Interamericano de Desarrollo-BID: Estudio de ingresos Municipales-Caso Bolivia”. <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5610/Estudios%20de%20ingresos%20municipales.pdf?sequence=1>.
- Torres, Ana María. “Nociones básicas de la Tributación en Colombia. ABCES”. 2009.
- Troya Jaramillo, José Vicente. *Finanzas públicas y Constitución: Estudios sobre la Constitución*. Quito: Corporación Editora Nacional, 2004.
- Vaca Granja, Félix Gonzalo. “Análisis de los principios constitucionales en materia tributaria como garantía de los derechos de los ciudadanos en el Ecuador”. Tesis de maestría, Pontificia Universidad del Ecuador, Quito.
- Valle Sánchez, Victorio. *Patrimonio, renta y ahorro de las familias españolas*. Madrid: s.ed., 1998.
- Vásquez Quintero, María del Carmen, y Liceth Karina Jiménez Sepúlveda. “Análisis del comportamiento tributario de los comerciantes en el sector del mercado público de la ciudad de Ocaña Norte de Santander”. Tesis, Universidad Francisco de Paula Santander, Ocaña, 2015.
- Villegas, Héctor B. *Curso de finanzas, Derecho financiero y tributario*. Buenos Aires: Edic. JJCPM, 2001.
- Villegas, Waldo. “Impuesto Municipal a la Contaminación Vehicular ‘IMCV’ – caso ciudad de Santa Cruz de la Sierra”. *Revista Perspectivas*, n.º 30 (2012): 7-70.
- Zapata Sánchez, Pedro. *Contabilidad General*. Bogotá: McGraw-Hill, 2011.